Der Hafen von Genua

Eine wirtschafts-geographische Untersuchung

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer Hohen Philosophischen Fakultät

der Eberhard-Karls-Universität

zu Tübingen

vorgelegt

von

Hermann Beck

Wiesensteig, Kreis Geislingen

Druck der Buchdruckerei Eugen Göbel, Tübingen, 1938

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät
der Universität Tübingen

Referent: Professor Dr. C. Uhlig.
Tag der mündlichen Prüfung 20. Februar 1937

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Dem Gedächtnis meines Vaters

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549610_0086

Inhalt.

I. Die Lage von Genua 9
1. die topographisch-geographische und wirtschaftliche Lage der Siedlung 9
2. die Lage des Hafens 15
3. die Hafenanlagen 17

II. Hafenverkehr 19
1. Güterverkehr zur See 19
a) Genuas seewärtige Einfuhr 21
b) Genuas seewärtige Ausfuhr 24
c) Genuas Verkehr im Mittelmeer- und Schwarzmeergebiet . . 25
d) Genuas Verkehr mit Europa 25
e) Genuas außereuropäischer Verkehr 26
2. Güterverkehr mit dem Hinterland 28
a) Nationales Hinterland 28
b) Ausländisches Hinterland 29
3. Personenverkehr im Hafen von Genua 30

III. Das Hinterland von Genua 32
1. das nationale Hinterland und die Überschneidungsgebiete mit Venedig und den ligurischen Häfen 33
2. das ausländische Hinterland und die Überschneidungsgebiete mit Marseille und den Nordseehäfen 36

IV. Genuas Stellung unter den Haupthäfen Italiens 46
1. SeewärtigerGesamtgüterverkehr der 16 Haupthäfen Italiens . . 46
2. Bestand der italienischen Handelsflotte Ende 1930 49
3. Internationaler Güter- und Personenverkehr in einigen Haupthäfen Italiens 50
4. Der Personenverkehr in den Haupthäfen Italiens 51

V. Genua als Mittelmeerhafen 52

VI. Ausbau des Hafens von Genua, seine Förderung seitens der italienischen Regierung und seine künftige Entwicklung 55
Anhang (Tabellen) 61
Verzeichnis der wichtigsten Literatur 77

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit, die im Jahre 1933 abgeschlossen wurde, will eine möglichst vollständige Übersicht über die Bedeutung des Hafens von Genua als Haupthafen Italiens und des Mittelmeeres geben.

Der Schwierigkeiten und Hindernisse, die sich einer solchen Bearbeitung im Ausland entgegenstellten, waren genug und ich hätte dieses Ziel sicherlich nicht erreichen können, wenn nicht mein hochverehrter Lehrer, Herr Professor Dr. C. Uhlig, mich jederzeit mit Rat und Tat unterstützt hätte. Es ist daher meine erste und angenehmste Pflicht, ihm auch an dieser Stelle meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Weiter darf Herr Generalkonsul Dr. Lindner, Genua, meines Dankes versichert sein, weil er mir durch Beschaffung von geeignetem italienischen statistischen Material genauen Einblick in den Hafenverkehr von Genua ermöglichte und mich durch Empfehlungsschreiben an die italienischen Behörden unterstützte.

Allen denen, besonders Herrn Professor Dr. Seebaß, Eßlingen, die mir sonst mannigfache Anregungen gaben, sei auch auf diesem Wege herzlich gedankt.

I. Die Lage von Genua.

1. Die topographisch-geographische und wirtschaftliche Lage der Siedlung.

An einer natürlichen Hafenbucht im Scheitelpunkt der beiden Rivieraflügel liegt in der Mitte der ligurischen Küste unter 44°24′ n. Br. und 8°54′ ö. L. die Stadt Genua, die Hauptstadt Liguriens. Ligurien ist eine der gebirgigsten Landschaften Italiens, sie besteht aus einem schmalen nur wenige km breiten Küstensaum ohne vorgelagertes Schwemmland. Die Steilabhänge dieses Gebirgszuges treten dicht an das Meer heran, greifen oft in steilen Vorgebirgen, wie bei Porto fino, ins Meer hinein und umsäumen das Ufer des Golfes von Genua.

Die Riviera di Ponente, die gute Verbindungen nach dem Hinterland hat und durch ein besonders mildes und trockenes Klima ausgezeichnet ist, das sie dem Schutz vor den Westwinden verdankt, leidet an ihrer geschlossenen Küstengestalt, die den Seeverkehr behindert. Die Riviera di Levante ist durch größere und kleinere Buchten aufgeschlossen und hat gute Häfen, aber sie baut sich außerordentlich steil auf und die Verbindung mit dem Hinterland ist sehr erschwert. Bei Genua weist die Steilküste eine größere Einbuchtung auf und das Gebirgsland erfährt hier eine besonders tiefe und breite Einsattlung. Der Gebirgsbogen bildet im Winter eine scharfe Klimascheide und übt gegen die von NW kommenden kalten Winde einen sehr günstigen Einfluß aus. Es herrscht in Genua das wintermilde Mittelmeerklima mit mediterraner Vegetation. Vornehmlich an künstlich angelegten und gut geschützten Gärten und an Straßen findet man Zitronenpflanzungen und Blumen- sowie Gemüsegärtnereien, Olivenhaine und Weinberge, Dattel- und Mauritiuspalmen, Araukarien, Eukalypten, Agaven und Zypressen.

Es ist über die Geschichte Genuas vor dem 1. Kreuzzuge wenig bekannt. Erst mit diesem für die Geschichte Genuas so bedeutsamen Ereignis beginnen in Genua die ersten Aufzeichnungen. Frantz Dominicus Häberlin hat über den Ursprung Genuas folgendes festgestellt: „Genua oder wie solches auch ehemals hieß Janua ist eine sehr alte Stadt, welche schon zu der Römer Zeiten und vor Christi Geburt bekannt gewesen. Peter Bizarus gedenkt einer im

Jahre 1906 ausgegrabenen und nach Genua gebrachten ehernen Tafel, aus welcher ersichtlich ist, daß Genua schon 116 Jahre v. Chr. müsse gestanden haben und das Haupt der benachbarten Gemeinde gewesen sein. Allein man kann mit dem Altertum der Stadt noch weiter hinaufgehen. Die älteste Nachricht, welche man meines Wissens in der Historie von Genua findet besteht darinnen, daß welches in dem 2. Punischen Kriege unter denen römischen Burgermeystern P. Cornelius Scipio und P. Licinius Crassus, oder im Jahre der Welt 3779, nach Erbauung der Stadt Rom 549 und v. Chr. Geb. 205, von dem Italien übergesetzten Chartaginensischen General, dem Mago, einem Sohn des Amilcar, aus dem Grund verstöhret worden. Zwei Jahre hernach wurde selbiges, auf Befehl der Römischen Republik, von dem Lucretius Spurias wieder aufgebaut." „Unter den verschiedenen Etymologien des Wortes Genua dünket mir diejenige am wahrscheinlichsten zu sein, welche Genua von dem lateinischen Wort Janua, eine Thür, herleiten, weil nämlich diese Stadt gleichsam die Thür zu dem obern Theil Italien ist." Ob die Siedlung einst ein Fischerdorf war, kann nicht mit Bestimmtheit angenommen werden; hierüber sind keine Aufzeichnungen vorhanden. Auch in der Chronik des Caffarus, der in der ersten Hälfte des 12. Jahrh. die höchsten Staatsämter in Genua bekleidete und 1155 die Geschichte seiner Vaterstadt schrieb, erfährt man nichts über die Anfänge und das allmähliche Wachstum der Stadt; sie tritt uns sogleich in vollendeter Gestalt mit charaktervollem Ausdruck und großartigen Zügen entgegen. C. H e g e l erwähnt u. a.: „Die glaubwürdige historische Überlieferung in der von Zeitgenossen niedergeschriebenen Chronik von Genua beginnt mit dem Jahr 1100." Da alle kleineren Siedlungen an der Riviera Fischerdörfer sind, liegt die Vermutung nahe, daß das heutige Genua auch aus einer solchen Gründung hervorgegangen ist, denn die Bevölkerung eines so schmalen Küstenlandes ist auf das Meer hingewiesen. Seit altersher bilden Fischfang und Handel die notwendigen Erwerbsquellen für die Genueser Bevölkerung und auf Schiffahrt, Handel und dem sich daran knüpfenden Gewerbe beruhte zunächst seine Bedeutung und die Verdichtung seiner Bevölkerung.

Dank eines hochentwickelten Hinterlandes und der günstigen Lage am gangbarsten Wege über das Gebirge zur Poebene wurde Genua zur wichtigsten Hafenstadt Norditaliens vor Imperia, Savona und Livorno. Sie hat eine der unbequemsten dabei aber der schönsten Lagen aller italienischen Städte; und so günstig Genuas Weltlage ist, so ungünstig sind die örtlichen Verhältnisse. Die Uferflächen der Hafenbucht sind in maritimer Hinsicht für den Bau eines Seehafens sehr ungeeignet; auch ist nicht genügend Raum für weitere Angliederung von Hafenbecken in südöstlicher Richtung vorhanden und die sich bietenden Entwicklungsmöglichkeiten

für die Hafenanlagen im W können wegen der Geländegestaltung nur unter erheblichen Schwierigkeiten vorgenommen werden. Für den „Hafenlandraum", worunter nach L. Mecking das Stück festen Bodens zwischen dem „Hafensiedlungsraum" und dem „Hafenwasserraum" zu verstehen ist, waren große Landaufschüttungen aus Mangel an natürlichem Raum erforderlich, um eine breitere, feste Schwelle für die Errichtung der Hafenbauten zu schaffen, um sie nicht unmittelbar an die Küstenhänge legen zu müssen. Den so geschaffenen Baugrund erkennt man leicht an seiner Umrißform, die sowohl durch die breiten Straßen und die zahlreichen Landungsbrücken mit Speichern und Gleisanschlüssen im alten Hafen, als auch durch die Erweiterungen des Verkehrsgeländes im W, eine geradlinige und rechtwinklige Umrandung annehmen. Die halbkreisförmige natürliche Bucht mit ihrem Durchmesser von 1500 m wurde in einen mächtigen Kunsthafen verwandelt.

Der Hafen geht unmittelbar in die Hafenstadt über, welche in ihrem Aufbau am Berghang ein eindruckvolles, malerisches Stadtbild darstellt. Überblickt man dasselbe von dem 2 km landeinwärts gelegenen Fort Castellaccio (382 m) oder dem darunterliegenden Righi (310 m) oder noch besser von dem großen Leuchtturm (117 m) an der Hafenstadt im W, so können wir verstehen, weshalb es den Beinamen „La Superba — die Stolze" trägt. Zwischen dem Leuchtturm und dem Bisagnotal im O steigt eine gewaltige 15 km lange Mauer zu den Bergkämmen am Fort Sperone (489 m) an, die im 17. Jahrhundert angelegt wurde. Statt der älteren, an den Hängen entlangziehenden Stadtmauer, wurde 1870 eine hochgelegene Ringstraße, die Circonvallazione a monte, angelegt, die sich in eine Uferstraße, die Circonvallazione a mare, fortsetzt und in die engen Straßen am Hafen übergeht, in denen in hochgebauten Häusern die Hafenarbeiter, Handwerker und Krämer wohnen. Vor diesen liegen die Geschäftsräume der Großkaufleute; hinter den engen Gassen führen am Gebirge entlang breitere Fahrstraßen, die vielfach durch Treppen miteinander verbunden sind, an denen prunkvolle Gebäude von großem Reichtum der Stadt zeugen. Abseits vom geschäftigen Erwerbsleben schauen am Fuße des Gebirges aus üppigen Gärten zahlreiche Marmorpaläste auf das Meer hinaus. Der Stadt ist durch das Gebirge eine Entwicklung landeinwärts versperrt und so breitet sie sich immer mehr dem Meer entlang aus.

Die enggebaute Altstadt umgibt die O-Seite der Hafenbucht, während die neueren Stadtteile weiter im O und SO mit regelmäßiger Anlage und meist breiten geradlinigen Straßenzügen die Mündungsebene des Bisagno bedecken. Die Stadt steigt nordwärts hügelan und schließt im W mit dem Bergrücken San Benigno ab, dessen äußerste Spitze den Leuchtturm trägt. Das Genueser Wohngebiet stößt im O bis gegen Nervi vor; nach W dehnt es sich über

Sampierdarena nach dem benachbarten Cornigliano bis Sestri Ponente und Pegli aus; es greift aber auch den Apeninnenlinien entlang im Tal der Polcevera aufwärts bis Pontedecimo und dem Giovipaß hin.

Dieses Groß-Genua von Nervi bis Voltri, welches über 25 km sich hinzieht, hat eine Bevölkerungszahl von 607 650 (1931). Als Hauptstadt Liguriens und der Provinz Genua ist die Stadt die viertgrößte Italiens. In dem W-Flügel der Stadt hat neue und altüberlieferte Industrie ihren Sitz. Das Erwerbsleben der Genueser ist bei der Beschränktheit anbaufähigen Bodens vorwiegend auf Industrie und Handel eingestellt, die in Genua und Umgebung seit früher Zeit hoch entwickelt sind. Außerdem hat sich im Hafen selbst eine sehr große Volks- und Industriedichte gebildet, damit die Veredlung der Waren gleich im Hafen vorgenommen werden kann, da ein Hin- oder Rücktransport von unveredelten Waren auf den Straßen zu teuer würde. Daher war Genua schon im Mittelalter ein blühender Handels- und Gewerbeort (Genueser Tuch, Genueser Geld). An erster Stelle steht Eisen- und Baumwollindustrie und neben chemischer und Nahrungsmittelindustrie ist die Herstellung von Schmuck in besonderer Blüte. Alle bedeutenden Banken Italiens haben in Genua Niederlassungen und die größten Reedereien haben hier ihren Sitz: Navigazione Generale Italiana und Lloyd Sabaudo.

Die gegenwärtige Wirtschaftslage Liguriens, dessen Hauptsiedlungen die Hafenstädte Genua, Imperia, Savona, Spezia mit lebhafter Industrie und die Luftkurorte Bordighera, San Remo, Nervi, Rapallo usw. sind, zeigt besonders durch den Hafen von Genua mehr als ein anderes italienisches Gebiet seine Verflochtenheit mit dem Weltverkehr und seine Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Weltlage. Neben dieser Abhängigkeit Liguriens von Hafenverkehr, Überseehandel, Eisen-, Werft- und Rüstungsindustrie, Fremdenverkehr, spielen Blumen-, Oliven-, Gemüse- und Obstzucht, sowie Schaf- und Rinderzucht im Gebirge eine Rolle.

Der internationale Güterverkehr in den italienischen Häfen, der in den letzten Jahren durch das Vorherrschen der ausländischen Flaggen stark unter der Ungunst der wirtschaftlichen Weltlage zu leiden hat, geht hauptsächlich über die ligurischen Häfen. Es lagen z. B. im Jahr 1931 in den italienischen Häfen gegen 800 000 t oder 25 % des ital. Schiffsraums auf, davon 400 000 t in Genua, dem Heimathafen von 60 % der Flotte. Der internationale Personenverkehr Genuas hat auf den ital. Amerika- und Afrikalinien ab-, nach dem Osten zugenommen.

Fremdenverkehr und Hotelindustrie leiden unter Wirtschaftsnot und Devisenbeschränkungen. Bemerkenswert ist, daß Deutschland 1931 trotz der Krise in Genua und an der ligurischen Riviera noch

von allen Ländern die weitaus meisten Besucher stellte, statt wie bisher England.

Angekommene Ausländer in der Provinz Genua:

	1930	1931
Deutsche	1 921	2 304
Engländer	2 573	1 657
Schweizer	814	1 176
Amerikaner (USA)	538	374
Argentinier	356	264
Österreicher	269	295
Franzosen	338	216
Holländer	333	215

Die Erzeugungsziffern der Eisen- und Stahlindustrie, des wichtigsten Industriezweiges in Ligurien sind im Monatsdurchschnitt in Tonnen bei:

	1921	1929	1932
Roheisen	42 000	56 500	39 600
Rohstahl	124 700	178 500	118 000
Walzwerkerzeugnissen	87 100	162 600	75 800

In den Werften von Genua und Umgebung ist seit dem Stapellauf des „Rex" (1931) kein Handelsschiff mehr im Bau. Für die Kriegsmarine sind die Werften ständig in Betrieb. Die Blumen-, Öl-, Frühgemüse- und Obstausfuhr der Riviera ist durch Einfuhr- und Devisenbeschränkungen des Auslandes, namentlich Deutschlands, stark behindert. Der Börsenverkehr ist ebenfalls flau. Die Schiffahrts- und Industriewerte haben neue Tiefstände erreicht. Es wurden folgende Aktien notiert in Genua:

	Nominal	31. 12. 30	15. 1. 32	15. 7. 32
a) Schiffahrt:				
Navigazione Generale Italiana	500	494	217	88
Lloyd Sabaudo	250	232	102	60
Cosulich	80	94	48	22
Alta Italia	200	120	67	47
Libera Triestina	120	65	59	30
b) Schwerindustrie:				
Ilva	200	207	108½	71½
Ansaldo	155	72	26	16

Ligurien hat nach den amtlichen Angaben die höchsten Durchschnittsstundenlöhne in Italien. Im April 1932 2,57 Lire gegen 2,24

in Latium, 1,92 in Piemont und 1,86 in der Lombardei. Auch verzeichnet die Statistik für Ligurien die relativ mäßigste Arbeitslosenzunahme während der letzten Jahre:

Monatsmittel Mai	Ligurien	Lombardei	Piemont	Latium
1930	22 905	78 675	20 017	7 224
1931	26 461	120 002	74 279	12 722
1932	48 547	186 581	90 530	29 285

Die relative Beständigkeit der Lage in Ligurien ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß sich der Erhaltung und Förderung gerade der besonderen und lebenswichtigen Genueser Wirtschaftsfaktoren, des Welthafens und der Großschiffahrt, der neue ital. Staat sich in besonderem Maße annimmt. So konnten Provinzialregierung, Stadt und autonome Hafenverwaltung erreichen, daß die Regierung in letzter Zeit drei für die Entwicklung von Genua auf Jahrzehnte bahnbrechende Entschließungen gefaßt hat[1]):

1. Die Sicherung der westl. Hafenerweiterung mit 5½ km neuer Kaistrecke, neutzeitlichen Lager- und Ladeeinrichtungen und 20 km Eisenbahngleisen durch Übernahme der Finanzierung auf den Staat, nachdem die autonome Hafenverwaltung für Hafenarbeiten in den letzten 25 Jahren gegen 500 Millionen Lire aufzubringen hatte und bis zum Jahre 1959 mit der Tilgung und Verzinsung dieser Beträge in Anspruch genommen sein wird (s. S. 55).

2. Die Bereitstellung einer ersten Rate von 100 Millionen Lire für die Erbauung der sogenannten „Camionale", der verkehrs- wie straßenbautechnisch gleich bemerkenswerten Verbindung des Genueser Hafens mit dem Hinterland durch eine Lastautostraße über die Apenninen (Gesamtkosten schätzungsweise 300 Millionen Lire).

3. Die Genehmigung des Regulierungsplanes für Großgenua, nachdem das Stadtinnere im Verlauf von 20 Jahren mit einem Gesamtaufwand von etwa 1½ Milliarden Lire für Enteignung, Abbruch und Neubauten, eine völlige Anpassung an die Verkehrs- und Geschäftsbedürfnisse einer modernen Weltstadt erfahren soll.

Die eifrig betriebene Durchführung dieser Hafenerweiterungs-, Straßenbau- und Stadtregulierungspläne soll und wird in großzügiger Weise auch der Entlastung des Arbeitsmarktes und Milderung der Arbeitslosigkeit sowie der Flüssigmachung brachliegender Kapitalien dienen.

---

[1]) In der Ausgabe des „Giornale di Genova" vom 15. Juli 1932 wird über die neuesten Vorkehrungen der ital. Regierung für die Stadt Genua ausführlich berichtet.

2. Die Lage des Hafens.

Land und Meer prallen hier gewissermaßen aufeinander. Der Hafen liegt unmittelbar an der Küste. Der Wasserspiegel ist keinen größeren Störungen unterworfen; die Schiffe werden durch keine Gezeitenwechsel gestört. Der Hafen ist daher durch seine unmittelbare Lage an der Küste, mit der das Außenwasser in direkter Verbindung mit dem zur jederzeitigen Einfahrt tief genugen Hafenbecken steht, leicht zugänglich. Die Mehrzahl der Welthäfen sind Flußhäfen. Genua ist weit entfernt von einem Flußnetz; nicht einmal eine Stromniederung ist in der Nähe; auch keinerlei Anschluß an ein Binnenschiffahrtssystem ist vorhanden und wird auch nie zu schaffen sein. Dadurch ist Italien besonders gekennzeichnet, daß es ein langes, schmales Land ist, in dem sich keine großen Stromländer außer dem Poland ausbreiten im Gegensatz zu Spanien, Deutschland, Frankreich, Rußland usw. Infolgedessen verlangt der Hafen ein gut ausgedehntes Zufahrtsstraßen- und Eisenbahnsystems.

Der Apennin ist nur durch 2 große Verbindungstraßen mit der Ebene des Nordens verbunden: die eine westlich von Savona an der Vereinigung der Alpen mit Apenninen im Col d'Altare (495 m), eine von der Straße Savona-Turin benutzte Einsenkung; die andere am Giovi-Paß (472 m) nördlich von Genua, gekennzeichnet durch die Linie Genua-Novi-Alessandria. Letztere ist die günstigere: sie überquert das Gebirge an schmälerer Stelle; das Meer dringt bei Genua weiter ins Land ein und die Strecken Turin-Genua (100 km über Ovada) und Turin-Savona (146 km) weisen einen allerdings kaum ausschlaggebenden Unterschied in den Entfernungen auf. Es führt daher im Bisagno- und Polceveratal, zwischen denen Genua liegt, der Hauptverkehr durch die Scharten der Bocchetta (772 m) und des Giovi-Passes über den Apennin hinweg nach dem Hinterland. Entlang der Küste führen Bahnen nach W (Ventimiglia) und nach O (Pisa—Rom).

Es ist eine besondere Gunst der geographischen Lage des Hafens im nördlichsten Punkt des östlichen Mittelmeers, daß er näher zum größeren Teil Oberitaliens und daher näher nach dem Mittelpunkt des europäischen Festlandes rückt. Schon die antike Straße der führenden Völker des Altertums, die am Mittelmeer wohnten, die Via Pustumia, die ihren Ausgangspunkt in Aquileja hatte, mündete in Genua als Endpunkt des Apenninenübergangs. Auch die mittelalterlichen Handelswege liefen hier zusammen. Es blühte eine ausgedehnte Küstenschiffahrt. Genua spielte seit den Kreuzzügen bis ins späte Mittelalter hinein mit Venedig die große Rolle auf dem Meer und trat in den Vordergrund des derzeitigen Weltverkehrs. Mit den Städten Genua, Venedig, Pisa und Amalfi hatte Italien im

Mittelalter den Levantehandel fast ganz in den Händen; von ihnen erhielten Mittel- und Westeuropa orientalische Waren. Im Kampf um die Vorherrschaft im Mittelmeerhandel wurde allerdings Genua von Venedig übertroffen und konnte nur die Seeherrschaft im Westmittelmeer erringen; auch diese mußte sie am Ende des 14. Jahrh. an das mächtigere Venedig abtreten.

Die Entdeckung der Seewege nach Amerika 1492 und Ostindien 1498 und die Unterbindung des Levantehandels durch die Türken, die den Völkerverkehr in neue Bahnen lenkten und eine Erweiterung und zugleich völlige Verschiebung des Welthandels hervorriefen, haben die italienische Handelsherrschaft im Mittelmeergebiet gebrochen. Die Verkehrsverschiebung vom Mittelmehr nach dem Atlantischen Ozean übte auf Genua und Venedig eine sehr nachteilige Wirkung aus und drückte ihre Handelsblüte während der 4 Jahrhunderte langen toten Zeit des Mittelmeeres fast zur Bedeutungslosigkeit herab.

Erst die Eröffnung des Suezkanals 1869 und besonders der Bau der großen Alpenbahnen führten dem Mittelmeergebiet wieder ein reges Handelsleben zu und brachten einen so ungeahnten Aufschwung, daß die ehemalige Sackgasse heute das wichtigste Durchgangsmeer und nach dem nördlichen Atlantischen Ozean der meist befahrene Meeresraum ist.

Genua ist die erste Seehandelsstadt Italiens. Sie ist infolge seiner geographischen Lage zum natürlichen Mittelpunkt für den Durchgang des Bosporus, Suez und Gibraltar geworden. Sein Nachbarhafen und Nebenbuhler Marseille, dessen Bedeutung mehr auf dem Verkehr im Mittelmeergebiet, besonders den französischen Kolonien liegt und nicht auf weltschiffahrtlichem Gebiet (s. S. 52), konnte in den letzten Jahren im Gesamtverkehr überholt werden.

Unter den Welthäfen Europas nimmt Genua vor Marseille den 9. Platz ein. Wenn Genua auch im späteren Mittelalter mit Venedig um die Handelsherrschaft gerungen hat, hat es doch das Schicksal seiner einstigen Nebenbuhlerin nicht geteilt. Die veränderten Verkehrswege der Neuzeit haben den Glanz der ersten Handelsmacht des Mittelmeergebiets und damit des ganzen Abendlandes erbleichen lassen. Heute an einem Nebenmeer gelegen, hat Venedig mit Verlandung und Verschlammung zu kämpfen, während Genua durch sein erneutes Aufblühen die Gegenwart Italiens zur See veranschaulicht.

Wir fassen zusammen: Genua bildet den natürlichen Mittelpunkt Liguriens und dank seiner Nähe zum Pogebiet und relativ günstigen Paßstraße sowie dank seiner geographischen Lage, seines

natürlichen Hafenbeckens den gegebenen Hafenplatz in einer an sich verkehrsfeindlichen Längsküste, die ein reiches Hinterland abriegelt. Der gegen N schützende Gebirgswall bedingt trotz der nördlichen Lage ein sehr mildes Klima (Jahresmittel 15,4°) und üppige Vegetation. Sammelpunkt der Hauptlinien: Brindisi—Neapel—Rom—Paris—London; Rom—Genua—Basel—Köln—Hamburg und Wien—Mailand—Marseille sowie Berlin—Stuttgart—Zürich—Gotthard—Genua.

3. Die Hafenanlagen.

Zur Schaffung der erforderlichen Anlagen mußte in der Genueser Bucht durch umfangreiche Aufschüttungen flaches Land gewonnen werden. Die vortreffliche Bucht bot früher mit dem so geschaffenen Boden für Siedlungszwecke, Bahnhofsanlagen und Hafeneinrichtungen genügend Platz, war aber als Reede schon zu offen. Sie wurde daher im Jahre 1257 [2]) durch eine Hafendammergänzung, die alte Mole (Molo vecchio) von 600 m Länge, die den alten Hafen (Porto) schützt, geschlossen und stellte ein sehr geräumiges Becken mit einer Tiefe von 9 m dar. Mit zunehmendem Tonnengehalt der Schiffe sind die Anforderungen an die Größe der Hafenwasserfläche immer höher geworden und der kleine Naturbuchthafen reichte nicht mehr für die neuzeitlichen Verkehrsbedürfnisse aus. Zur Erweiterung wurde 1868 am westlichen Ufer, gegenüber des Molo vecchio, ein 1 km langer, 1638 begonnener, neuer Damm (Molo nuovo) fertiggestellt, der den neuen Hafen (Porto nuovo) bildet und 10 m Tiefe im Innern, 15 m am Ende der neuen Mole hat.

In den folgenden Jahren nach der Eröffnung des Suezkanals (1869) waren im Hafen wegen Platzmangel für den Güterumschlag (Lade- und Löscheinrichtungen) und ungenügender Hinterlandsverbindungen Waren angehäuft, so daß ein Aufschub in der Weiterbeförderung eintrat und nach den so kostspieligen Hafenbauten eine neue Bautätigkeit ein notwendiges Erfordernis war. Mit einer Spende von 20 Millionen Lire durch de Ferrari, Herzog von Galliera (1876) bekam der Hafen bei der nun einzusetzenden großartigen Bautätigkeit bald ein anderes Aussehen: 1888 entstand mit einem Aufwand von 63 Millionen Lire neben dem alten und neuen Hafen ein Vorhafen (Avamporto) von 15–23 m Tiefe, welcher von dem 1,5 km langen „Molo Duca di Galliera“ gebildet wird und in den von Osten her der 600 m lange „Molo Giano“ mit Trockendocks hineinragt. Zugleich wurde im alten Hafen neben der Anbringung

[2]) Nach „Consorzio autonomo del Porto di Genova“.

von Landungsbrücken (Piers) mit Speichern, Gleisanlagen und maschinellen Einrichtungen am Südostkai ein Freihafen (Porto franco) mit ausgedehnten Lagerräumen eingerichtet, so daß der Hafen den vermehrten Ansprüchen genügte und durch die Vollendung der Hilfslinie des Giovipasses (Sucursale di Giovi) 1888 eine Verkehrsstockung in dem Eisenbahn-Umschlaghafen Genua vermieden werden konnte.

Die folgenden Jahrzehnte brachten weitere Verbesserungen der Hafenanlagen wie Getreidesilos, Petroleumtanks und Krane. Im Jahre 1903 wurde ein Konsortium, „Consorzio autonomo del Porto di Genova", gegründet, das 1922 einem königlichen Kommissar unterstellt wurde und die neueren Anlagen im Hafen geschaffen hat. Die Hauptwerke seit der Geschäftsführung des Consorzio autonomo sind ein großes Trockendock, ein geräumiger Hafenbahnhof und ein mächtiger 1700 m langer Molenbau nach Sampierdarena, welcher den äußeren Hafenwasserraum, die Hafenreede, zum Schutz gegen Süd- und Westwinde (Scirocco und Libeccio) und gegen den mitunter starken Wellengang des Wassers gut sichert. — Das Material der Dämme bestand früher in Steinaufschüttungen, wie z. B. das ganz gewaltige Werk der Hafenbaukunst „Molo Duca di Galliera"; jetzt werden Zementblöcke versenkt.

Diese Erweiterungsbauten waren sehr notwendig, denn bei der kleinen Hafenfläche und bei dem steigenden Schiffsverkehr mußten häufig die Schiffe im Vorhafen warten und von den am Kai liegenden konnte nur der vierte Teil mit der Breitseite anlegen, so daß mit Hilfe von Leichtern das Laden und Löschen vorgenommen werden mußte. In diesen Leichtern mußten die Güter oft Tage und Wochen lagern, weil infolge des Wagenmangels besonders zur Erntezeit keine Möglichkeit der Abfuhr bestand. Nur durch einen einzigen Schienenstrang waren 1910 die beiden Teile des Hafens miteinander verbunden und die Abfuhr in das Hinterland konnte auch nur auf einer Linie mit gewaltigen Steigungen geschehen. Auch beim Laden und Löschen wurden vielfach noch veraltete Vorrichtungen verwandt, so daß der Umschlag oft Tage dauerte, wo anderwärts nur Stunden benötigt werden. —

Der entlang der Küste ziehende Hafendamm „Molo Principe Umberto" schließt das neue Hafenbecken „Bacino Vittorio Emanuele" mit 12—15 m Tiefe und 39 ha Raumfassung ein.

Das Gesamthafengebiet umfaßt heute 256 ha, davon 194 ha Wasserfläche von 9—12 m Tiefe im Innern, über 20 m Tiefe im Vorhafen, mit gutem Ankergrund und besitzt eine Kailänge von über 8 km, etwa 150 Krane und über 80 km Bahngeleise. Gemäß der naturbedingten Engräumigkeit des Hafengebietes ist der Genuese

gezwungen, mit der Ausnützung des Platzes sehr sparsam umzugehen. Im Vergleich zu anderen europäischen Häfen verarbeitet Genua heute am meisten Tonnen für den Meter nutzbarer Anlage:

Antwerpen	400 t/m
Marseille	360 „
Hamburg	250 „
Liverpool	220 „
Genua	850 „

Das Eisenbahnnetz im Hafen ist in 3 große Gruppen eingeteilt:

a) Gruppe der alten Mole im O, welche eine Verbindung mit Genua — Porta Prinzipe durch die „Galleria della Grazie" herstellt (Hauptlinie).

b) Gruppe von San Limbania im Hintergrund des Hafenrunds, welche nach 3 Stationen gerichtet ist: Sampierdarena, Campasso und Genova — Brignole.

c) Gruppe von San Benigno im W, welche nach den Stationen Sampierdarena und Campasso geht.

Jede Gruppe ist ausgestattet mit Gebäuden für Büros, Magazine, Telefon- und Telegrafeneinrichtungen, Signalen, Wiegen, hydraulischen und elektrischen Anlagen zum Rangieren. Die vollständige Gleisanlage im Hafen, welche 1905 52 300 m betrug, hat heute 82 555 m, davon nehmen 25 050 m den Raum für Laden und Löschen ein. 43 500 sind bestimmt für die Aufbewahrung der Wagen und das Rangieren; 14 000 sind Verbindungsgeleise.

II. Der Hafenverkehr.

1. Güterverkehr zur See.

Regelmäßige italienische Dampferlinien führen nach den bedeutendsten Handelsplätzen der Welt (s. S. 61):

1. nach allen Haupthäfen Italiens, des Mittelmeers und durch den Bosporus nach dem Schwarzen Meer.

2. durch den Suezkanal an die südlichen und östlichen Gestade Asiens, nach Australien und nach Ost- und Südafrika.

3. durch die Straße von Gibraltar an die Ostküsten von Nord-, Mittel- und Südamerika und durch den Panamakanal nach

der Westseite beider Amerika und den Häfen des Stillen Ozeans.

Auch fremde Linien nach der Levante, Ostafrika, Britisch Indien, Niederländisch Indien, Ostasien und Australien laufen Genua regelmäßig an. Von den deutschen Schiffahrtslinien nach dem Mittelmeer, nach Ostafrika und dem fernen Osten legen alle bedeutenderen in Genua an: Slomanlinie, Norddeutscher Lloyd, Deutsche Ostafrikalinie, Hamburg-Amerika-Linie. Wesentlich ist zu bemerken, daß z. B. die deutsche Ostafrikalinie auf ihrem Rückweg, außer in Marseille und Malaga im ganzen Mittelmeer nur Genua z. B. nie Barcelona anläuft, daß die Frachtverkehrslinie „Sloman" im Mittelmeer nur in italienischen Häfen anlegt und daß schließlich keine von den genannten deutschen Linien Venedig, Triest und Fiume berührt.

Seit dem Jahre 1925 laufen im Durchschnitt jährlich 10 500 Schiffe mit 20 Millionen Nettoregistertonnen (s. S. 62 u. 63) ein und aus. Die Zahl der jährlich eingelaufenen Schiffe ist seit 1909 und ganz besonders während des Weltkrieges stark zurückgegangen. Eine recht bemerkeswerte Zunahme setzt dann 1921 wieder ein und die Höchstzahl von 5 505 angekommenen Schiffen wird 1929 erreicht, welche zahlenmäßig noch unter der von 1906 steht, in welchem 6 760 Schiffe ankamen, aber bei weitem durch den größeren mittleren Tonnengehalt ausgeglichen wurde, der von 1022 t 1906 auf 1914 t 1929 und auf 2000 t 1930 übergegangen ist.

Im Jahre 1905 hatte der Hafen einen Handelsumsatz von (s. S. 62) 5 635 669 t, von denen 4 892 590 t auf Einfuhr und 743 079 t auf Ausfuhr entfallen. Bis zum Eintritt Italiens in den Weltkrieg (1916) stieg Genuas Güterverkehr an. Er erlitt während der Kriegsjahre und darauffolgend einen starken Rückgang, der bis 1921 anhielt. Im Jahre 1928 wurde die Höchstzahl mit 8 672 832 t erreicht; diesem raschen Aufstieg folgte wieder ein Rückgang, dessen Ursache in der allgemeinen Weltwirtschaftskrise liegt, welche sich sehr ungünstig auf den Seeverkehr auswirkt. Es ist z. B. der Verkehr im Suezkanal 1930 um 17 % zurückgegangen, der im Panamakanal um 15 %. Der Umsatz in den englischen Häfen verzeichnet eine Verminderung von 6,2 %, in den französischen Häfen von 2 %, Rotterdam von 9,7 %, Hamburg von 9,5 %, Antwerpen von 22,9 %, Bremen von 10 % und Genua von 1,68 %. Seit dem Jahre 1925 werden an Gütern durchschnittlich im Jahre 6½ Millionen t gelöscht und 1½ Millionen t geladen. Auf Grund der Angaben des vom autonomen Hafenkonsortium herausgegebenen Bolletino ufficiale berechnen sich für den Hafenverkehr 1930 folgende Zahlen:

		Nettoregistertonnen	Ladung (ein- bzw. ausgegangener Güter in To.)
Ankunft:			
Dampfer	4 492	10 532 935	6 104 452
Segler	825	94 765	130 176
Insgesamt Schiffe	5 317	10 627 700	6 240 628
Abgang:			
Dampfer	4 422	10 320 972	815 153
Segler	812	90 549	85 152
Insgesamt Schiffe	5 234	10 411 521	900 305
Gesamtverkehr	10 551	21 039 221	7 140 933

Dazu kommen noch 508 486 Tonnen Bunkers (Kohle und Naphtha); der Gesamtverkehr im Hafen von Genua beträgt demnach im Jahre 1930 7 649 419 Tonnen.

In diesem Verkehr beläuft sich die Einfuhr auf 82 % und das Verhältnis von Ein- und Ausfuhr stellt sich bei Genúa auf 1 : 7. Einem gewaltigen Eingang, der auf eine große Kohleneinfuhr zurückzuführen ist, steht ein geringer Abgang gegenüber und dieses Mißverhältnis ist die Schwäche des Hafens, denn es zwingt die meisten, zum Löschen angekommenen Kohlen-, Getreide- und Petroleumschiffe mit Ballast auszufahren und erst in einem anderen Hafen Rückfracht zu suchen. Daraus erklärt sich der oft höhere Frachtsatz für manche Waren aus dem fernen Osten nach dem Mittelmeer als nach einem entlegeneren nordwesteuropäischen Hafen.

Eine Zusammenstellung der an der Einfuhr beteiligten Länder (s. S. 64) zeigt während der Zeit von 1925 - 1931 hinter der nationalen Flagge als erste fremde Flagge England mit 19,95 %, an 4. Stelle unter den ausländischen Flaggen steht Deutschland mit 2,76 %. Besonders auffallend ist der Anteil der griechischen Flagge, die an der Beförderung von Kohle und am Getreideverkehr von russischen Schwarzmeer-Häfen lebhaft beteiligt ist.

Die nationale Flagge selbst hat im Jahr 1930 66 % Anteil an der Zahl der Schiffe, 54 % am Tonnengehalt, 49,83 % (s. S. 65) am vollen Gütertransport und 46 % an der Einfuhr (s. S. 66).

a) Genuas seewärtige Einfuhr (s. S. 66).

Die Hauptartikel der Einfuhr sind Steinkohle, Getreide und rohe Baumwolle, die zusammen die Hälfte des Wertes der Einfuhr ausmachen. Ferner werden in großen Mengen eingeführt: Rohmetalle,

Mineralöle, Phosphaterden, Zellulose, Holz, Ölsaaten. Von ganz besonderem Werte sind Wolle, Jute, Felle, Gummi, Kaffee und Pflanzenöl.

Genuas Massengütereinfuhr (s. S. 66 ff.).

Steinkohle: Die Einfuhr beträgt seit 1920 im Durchschnitt jährlich 2 860 664 Tonnen; damit umfaßt sie bei einer Gesamteinfuhr von durchschnittlich 6½ Mill. t auf das Jahr beinahe die Hälfte der eingeführten Güter. England ist die wichtigste Bezugsquelle. Die deutsche Steinkohle gelangt über die Häfen der Niederlande Amsterdam und Rotterdam, zur Ausfuhr nach Genua.

Getreide: Während noch ausgangs des 19. Jahrhunderts die größten Mengen von Getreide Rußland aus den Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres, Ostindien über Bombay, Argentinien und die Türkei lieferten, sind heute folgende Staaten in starkem Maße daran beteiligt: Argentinien, Kanada, Rußland, Vereinigte Staaten, Rumänien, etwas weniger Australien. Seit 1920 beträgt die jährliche Einfuhr 1 379 986 t.

Baumwolle: An Baumwolle gingen seit 1920 jährlich 167 459 Tonnen ein. Die nordamerikanische, aus den Häfen im Golf von Mexiko bezogen, bildet die wichtigste Sorte auf dem Markte von Genua, dann folgt die indische, welche über Bombay ausgeführt wird; weniger bedeutend ist die ägyptische. Die ägyptische und die indische Baumwolle werden nach der Schweiz weiterverfrachtet.

Rohmetalle: Brucheisen und Stahl stammt vornehmlich aus den Vereinigten Staaten (25 722 t), Britisch Indien (17 799 t), Deutschland (11 678 t), Argentinien (10 060 t), Algerien und Tunis (8 929 t), Frankreich (8 346 t), Ägypten (7 398 t).

Gußeisen bringen England (38 317 t), Hamburg (10 657 t), Insel Elba (7 672 t), Britisch Indien (7 723 t), Schweden und Norwegen (5 256 t).

Kupfer kommt aus den Vereinigten Staaten (18 208 t) und aus Chile (8 225 t); Mangan aus Rußland (29 079 t); Pyrit aus Spanien (14 476 t) und Portugal (7 428 t); Blei aus Spanien (5 180 t); Zink aus den Vereinigten Staaten (2 167 t); Zinn aus Penang und Singapore (3 699 t), Aluminium aus den Vereinigten Staaten (614 t). Seit 1920 werden jährlich 265 568 t Rohmetalle eingeführt.

Die zum Teil schon bearbeiteten Metalle kommen von:

England	6 131 t
Verein. Staaten	5 386 t
Holland	4 952 t
Antwerpen	1 776 t

Mineralöle: In raffiniertem Petroleum behauptet Amerika den Vorrang gegenüber Rumänien, Persien und Rußland. Der größere Teil wird nicht in Genua, sondern in Vado gelöscht. Seit 1920 führt Genua durchschnittlich im Jahr 238 073 t ein.

Phosphaterden: werden von N-Afrika und Florida eingeführt; 203 456 t jährlich seit 1920.

Zellulose: Norwegen, Schweden und Finnland sind mit 36 394 t die Bezugsquelle dafür. Die jährliche Durchschnittseinfuhr aus den Jahren 1926, 1927, 1929 und 1930 ist 53 112 t.

Holz: wird von Mexiko, W-Afrika, Rußland, Indien, Skandinavien und Finnland bezogen. Seit 1920 werden jährlich 107 469 t eingeführt.

Ölsaaten: werden aus Britisch Indien, La Plata, China und Somaliland eingeführt; jährlich seit 1920 152 938 t.

Wolle: kommt aus Australien, Dank den Bemühungen des Lloyd Sabaudo, welcher für Italien eine Australienlinie geschaffen hat, die übrigen Hauptlieferanten sind Argentinien, Uruguay und S-Afrika. Seit 1920 führt Genua jährlich 32 520t Wolle ein.

Jute: Der große Versorger Genuas mit Jute ist Kalkutta; seit 1920 gehen jährlich 20 647 t ein.

Felle: Genua ist ein bedeutender Markt für Felle, Häute und Leder. Die Hauptmenge kommt von Argentinien, Australien und den italienischen Kolonien. Seit 1920 werden jährlich 24 005 t eingeführt.

Gummi: wird von Singapore geliefert; seit 1920 jährlich 9 219 t.

Kaffee: Nachdem vor, während und unmittelbar nach dem Kriege die eingeführten Mengen großen Schwankungen unterworfen waren ist seit 1926 eine gewisse Gleichmäßigkeit der Einfuhr zu beobachten mit dem Haupteinfuhrland Brasilien. Seit 1920 werden jährlich 30 865 t gelöscht.

Palmenöl trifft von W-Afrika ein, Olivenöl von Tunis, Algerien und Spanien, Zucker von Hamburg, Stettin und Somaliland. Die chemischen Erzeugnisse werden von den italienischen Häfen nach Genua gebracht (Schwefelammonium 30 889 t); ferner liefern Belgien, Holland, Deutschland und England je 4 000 t, Spanien 2 357 t. Die mengenmäßige Einfuhr der übrigen Waren ist auf Seite 67 ff. angegeben.

Dem Werte nach steht unter den eingeführten Gütern an 1. Stelle

die rohe Baumwolle mit 2¼—2½ Milliarden Lire; dann das Getreide mit 2 Milliarden, die Wolle mit 800—850 Mill., Schlachtvieh, das hauptsächlich von Sardinien (3 753 Stück = 911 t) kommt, und Metalle mit je 700 Mill., Kohle mit 600 Mill., Felle mit 500 Mill., Mineralöle mit 300—350 Mill.; dann Fische, Ölsaaten, Kaffee, Gummi, Weine, Seide mit je 100—200 Mill. Lire.

b) Genuas seewärtige Ausfuhr (s. S. 71).

Diese betrug im Jahre 1930 1 408 791 Tonnen Waren. Eine ganz beträchtliche Ausfuhrmenge bilden die mit der Eisenbahn angekommenen Lebensmittel: Käse (6 606 t) und Reis (67 706 t). Hauptabnehmer sind die beiden Amerika und Kleinasien. Die Teigwaren, welche vor allem Makkaroni und andere Gattungen umfassen, werden in Genua und anderen Orten der Riviera, Nervi und Quinto, hergestellt. Das meiste geht nach Argentinien und nach Brasilien; die dort wohnenden Italiener wollen ebensowenig die Makkaroni wie den Wein Italiens entbehren. Die Gesamtausfuhr an Lebensmitteln nach S-Amerika betrug im Jahre 1930: 42 932 t. Der Wein ist für Genua kein so wichtiger Ausfuhrartikel wie für die südlicheren Häfen, z. B. Neapel. Hauptabnehmer dafür ist ebenfalls S-Amerika mit 8 851 t, dann England mit 3 609 t.

Die Ausfuhr von Erzeugnissen der Industrie aus Genua ist im ganzen nicht sehr groß. — Es werden 43 655 t Baumwollfabrikate ausgeführt, von denen 18 595 t nach S-Amerika gehen. Von den 6 854 t Wollarbeiten gelangen 3 871 Tonnen nach den Gestaden des Indischen Ozeans und von den 4 927 t Seideartikeln erreichen 2 892 t Ostasien. Die 33 392 t Baumaterialien verteilen sich auf: Küstenschiffahrt 14 338 t, Indischer Ozean 6 886 t, S-Amerika 2 358 t, Kleinasien 2 131 t und England 1 621 t. Die Ausfuhr von Eisen mit 32 622 t tritt besonders in der Küstenschiffahrt mit 30 827 t hervor. Die 24 760 t Maschinen werden nach Ostasien (9 154 t), S-Amerika (4 469 t) und nach den italienischen Gestaden (3 775 t) befördert. Marmor geht vorwiegend nach S-Amerika (11 905 t), N-Amerika (3 498 t) und Mittelamerika (2 379 t). Bearbeitete Metalle gehen fast nur mit der Küstenschiffahrt nach dem eigenen Lande (18 415 t); die Rohmetalle wandern nach N-Europa (12 264 t) und mit der Küstenschiffahrt nach den anderen italienischen Häfen. Mit Automobilen versorgt der Hafen von Genua Kleinasien (2 947 t), die Gestade des Indischen Ozeans (2 338 t), Mittel-Amerika (1 965 t), Süd-Amerika (1 593 t) und die übrigen Häfen Italiens (1 202 t). Die 12 570 t chemischen Erzeugnisse werden z. T. nach Süd-Amerika (3 341 t) und Nord-Amerika (1 243 t) gebracht; 2 642 t bleiben im Lande. Zur Ausfuhr gelangen auch 6 506 t Papier, welche sich mit 2 269 t auf die Küstenschiffahrt und mit 1 421 t auf Süd-Amerika verteilt.

Dem Werte nach kommen die Waren:

		1930
1. Baumwollwaren	mit	2 Milliarden Lire
2. Seidenwaren	„	1200—1300 Millionen Lire
3. Wollwaren	„	800—900 Millionen Lire
4. Lebensmittel 5. Maschinen 6. Automobile	„	500 Millionen Lire
7. Baumaterialien 8. Marmor 9. Metalle	„	200 Millionen Lire
10. Kohle	„	110—120 Millionen Lire.

c) Genuas Verkehr im Mittelmeer- und Schwarzmeergebiet i. J. 1930 (s. S. 72).

Die Küstenschiffahrt (1) befördert vorwiegend das in Vado, gelöschte Naphtha (43 891 t) für die Motorschiffe; ihre Ausfuhr (1 a) besteht hauptsächlich in Eisen (30 827 t) und Olivenöl (29 810 t). Im Verkehr mit Marseille (2) spielt nur Eisen und Stahl eine Rolle (8 346 t), während Spaniens Mittelmeerhäfen (3) Olivenöl (11 589 t) und Wein (6 097 t) nach Genua schaffen. Algerien und Tunis (4) liefern Phosphaterden (71 527 t), Olivenöl (18 698 t) und Salz (10 748 t); die italienische Kolonie Libyen (5) Eisen (553 t) und Felle (341 t) für die Einfuhr, Lebensmittel werden in der Ausfuhr (5 a) verfrachtet (5 020 t). Von Ägypten (6) kommt Baumwolle (21 934 t), ebenfalls von Syrien und Cypern (7) (2 068 t); von Smyrna (8), welches in der Ausfuhr mit Lebensmitteln (12 056 t) versorgt wird, kommen 1 520 t Olivenöl. Am größten gestaltet sich der Verkehr mit Süd-Rußland (9), von wo 219 437 t Getreide und 127 304 t Steinkohle befördert werden. Rumänien und Bulgarien (10) liefern Mineralöle (83 239 t) und Getreide (50 229 t). Von der europäischen Türkei (11) stammt Holz (3 640 t) und Ölsamen (2 410 t); vom ägäischen Meer (12) Chrom (1 637 t), Eisen und Stahl (1 566 t), vom Jonischen Meer (13) chemische Erzeugnisse (17 973 t), von Malta (14) Eisen und Stahl (494 t) und Felle (275 t), von Sizilien (15) Salz (63 210 t) und Wein (27 700 t); von Neapel (16) vulkanische Sande (77 743 t); in der Ausfuhr Marmor (19 918 t); von Sardinien (17) Salz (61 928 t) und Granit (14 981 t); von Korsika (18) Kohle (5 123 t) und Holz (479 t).

d) Genuas Verkehr mit Europa i. J. 1930 (außer Mittelmeer u. Schw. M.) (s. S. 72).

Spaniens W-Häfen (1) liefern Fischkonserven (17 913 t) und Schwefelkies (14 476 t); Portugal (2) ebenfalls (6 189 t) bzw. (7 428 t) und Kork (924 t). Von Frankreich (3) kommt etwas Wei-

zen (600 t). Einen ganz bedeutenden Umfang erreicht die Einfuhr von England (4), welche in Steinkohle (2 081 057 t), Rohmetallen (41 826 t), Mineralöl (28 353 t) und Kaolin (18 712 t) besteht. Antwerpen (5) versieht Genua mit nichtmetallischen Mineralen (6 607 t), chemischen Erzeugnissen (4 765 t), Kupfer (3 004 t) und Eisen (2 022 t). Rotterdam und Amsterdam (6) führen Genua Deutsche Steinkohle zu (268 554 t); Hamburg und die anderen deutschen Häfen (7) Rohmetalle (24 506 t), Teer und Asphalt (13 163 t), Kohle (10 305 t), Zellulose (6 859 t) und chemische Erzeugnisse (4 081 t). Von Dänemark (8) bezieht Genua Eingeweide (204 t); von Schweden, Norwegen und Island (9) Zellulose (35 394 t) und Trockenfische (17 355 t); von Danzig, Finnland und N-Rußland (10) Steinkohle (105 404 t), Zellulose (8 901 t) und Holz (5 881 t).

Die Hauptausfuhrartikel sind:

Nach England (4) Lebensmittel (6 942 t), Wein und Likör (3 609 t).

Nach Frankreich (11) Lebensmittel (4 544 t).

Nach N-Europa (12) mineralische Metalle (12 264 t) und Lebensmittel (7 574 t).

e) Genuas außereuropäischer Verkehr i. J. 1930 (ohne Mittelmeer- u. Schwarzmeergebiet) (s. S. 73).

A. Afrika.

Marokko liefert Phosphat (52 480 t), Thunfische (883 t) kommen von den Kanarischen Inseln, Holz (23 279 t) und Palmöl (15 367 t) von W-Afrika; Chrom (4 620 t), Gefrierfleisch (4 420 t), Wolle (3 879 t), Eisen und Stahl von S-Afrika. — Die italienische Kolonie Somaliland versorgt Genua mit Kopra (8 690 t) und Zucker (2 318 t), während die Kolonie Libyen Eisen und Felle nach Genua schafft. — Massaua und Rotes Meer liefern Nüsse (2 235 t) und Kaffee (1 440 t). In der Ausfuhr versieht Genua seine beiden Kolonien mit Lebensmitteln (5 020 t).

B. Asien.

Die Hauptgüter, die Karachi und Bombay nach Genua verfrachten sind Leinsamen (25 104 t), Baumwolle (22 978 t), Pistazien (16 391 t); dann folgen Eisen und Stahl (9 815 t) und Mineralöl (7 035 t). —

Kolombo, Madras, Kalkutta und die anderen Häfen des Bengalischen Meerbusen sind die Hauptlieferanten für Jute (21 894 t) und Kopra (17 770 t), Singapore und Penang für Gummi (10 195 t); Niederländisch Indien für Baumwolle (2 295 t), Gummi (2 864 t) und Holz (2 415 t); die Osthäfen Asiens für Sesamöl (7 798 t), Pistazien (3 099 t) und Fischöl (3 057 t). In der Ausfuhr nach Ost-

asien herrschen Maschinen (9 154 t), Weberei- und Spinnereifabrikate (4 000 t) und Lebensmittel (2 799 t) vor. Die Ausfuhr nach den Häfen im Indischen Oezan besteht in Lebensmitteln (15 309 t), Weberei- und Spinnereifabrikaten (8 793 t), Baumaterialien (6 886 t) und Fahrzeugen, bes. Automobile (2 338 t).

C. Australien.

Von Australien kommt Wolle (20 468 t) und etwas Getreide (3 950 t); Marmor (1 076 t) und Maschinen (389 t) werden von Genua aus dorthin versandt.

D. Amerika.

1. N-Amerika: Montreal und die anderen Häfen Canadas liefern fast nur Getreide (252 770 t); ebenso New York und Boston (88 472 t) sowie Kupfer (11 998 t); Philadelphia und Baltimore Mineralöl (18 644 t) und etwas Steinkohle (6 633 t); Newport (News) und Norfolk besonders Steinkohle (123 784 t). — Über die Häfen im Golf von Mexiko bezieht Genua die meisten nordamerikanischen Waren: Baumwolle (97 165 t), Holz (71 469 t), Phosphaterden (49 849 t), Eisen und Stahl (25 722 t), Harz und Teere (23 699 t) und ein wenig Getreide (15 066 t). — Von W-Amerika gehen (34 460 t) Getreide, etwas Holz (4 376 t), Dörrobst (3 700 t), und Lachs in Dosen (2 618 t) nach Genua.

2. Mittelamerika: Der Warenaustausch geht hier fast ausschließlich in Mineralöl (142 104 t) und Kaffee (5 195 t) in der Einfuhr, in 18 041 t Lebensmitteln und 2 379 t Marmor in der Ausfuhr vor sich.

3. S-Amerika: Von Brasilien wird Kaffee (10 692 t), Gefrierfleisch (13 193 t) und Kakao (2 264 t) bezogen; von Montevideo Gefrierfleisch (12 265 t) und Wolle (6 309 t). — Der südamerikanische Verkehr spielt sich vornehmlich mit Argentinien ab; er besteht fast nur in Getreide (445 664 t); Quebracho (17 112 t), Sesamöl (14 740 t), Eisen und Blech (10 060 t), Felle (9 937 t), Wolle (7 915 t), Gefrierfleisch (5 885 t) und Baumwolle (1 897 t) sind die wichtigsten Artikel. — Aus Chile kommt Salpeter (18 113 t); dorthin verfrachtet werden Fahrzeuge 1 129 t und einige Lebensmittel 723 t.

Zusammenfassend kann über den Hafenverkehr Genuas hervorgehoben werden:

Weitaus am stärksten ist der Verkehr mit Europa; 65 % aller eingeführten Güter werden von dort bezogen; 24,5 % aus beiden Amerika und nur 10,5 % verbleiben den übrigen Erdteilen.

Durch die Straße von Gibraltar geht der Hauptverkehr des Hafens von Genua. Mengenmäßig strömen durch diese Enge 72 % der Genueser Gesamteinfuhr, während durch den Suezkanal nur etwa 5 %, durch die Dardanellen 9 % für den Hafen von Genua bestimmt sind. Die Einfuhr Genuas aus den Mittelmeerhäfen beträgt 12 %.

Unter den einzelnen Staaten hat England den mengenmäßig größten Anteil an der Gesamteinfuhr Genuas mit 35 %; diesem folgen die südamerikanischen Staaten (bes. Argentinien) mit 12 % und die nordamerikanischen mit 10 %. Die nationalen Häfen reihen sich mit 7 % vor Rußland, die asiatischen, australischen und afrikanischen Häfen ein.

Wennn auch der Verkehr durch den Suezkanal mengenmäßig gering ist, wird doch durch die Eigenschaft der Güter wie Baumwolle, Wolle, Gummi, Jute, Ölsaaten, Felle u. a. ein gewisser Ausgleich durch ihren hohen Wert geschaffen.

Die Ausfuhr des Hafens von Genua durch den Suezkanal ist ganz gering. Nur 97 074 t im Jahre 1930. Auch durch die Straße von Gibraltar gehen nur etwa 300 000 t jährlich. Der Rest verteilt sich auf das Mittelmeer- und Schwarzmeergebiet.

2. Güterverkehr mit dem Hinterland.

Der Gesamteisenbahnverkehr des Hafens von Genua beträgt seit 1920 jährlich im Durchschnitt 6 016 543 Tonnen Güter, 356 901 beladene Wagen, 99 982 leere Wagen (s. S. 73). — Bemerkenswert ist, daß von den eingeführten Gütern der größere Teil von Mineralöl und Wein, fast alle chemischen Erzeugnisse und weitaus der größte Teil von Kaffee im Hafen selbst zurückbleibt, während von allen übrigen eingeführten Gütern weitaus die größten Mengen dem Hinterlande zufließen (s. S. 74).

a) Nationales Hinterland.

Das nationale Hinterland nahm im Jahre 1930 97,6 % der vom Hafen von Genua weiterbeförderten Gütermenge auf, von denen außer Brucheisen, Sämereien, Zucker und die Hölzer für die Gerberei, deren überwiegender Teil in der Provinz Genua verbleibt, die Provinzen Mailand, Alessandria und Piacenza die Hauptabnehmer sind. Über ¾ des Eisenbahnverkehres geht über Novi.

Eisenbahnlinien	Wagen	Güter (Tonnen)
Genua — Novi	13 856	222 373
„ — „ — Alessandria	76 964	1 112 310
„ — „ — Mailand	132 984	2 023 570
„ — „ — Piacenza	28 373	369 782
Genua — Sampierdarena — Ligur. Grenze	42 284	663 701
„ — Ventimiglia	15 267	207 545
„ — Ovada — Asti	7 229	103 407
„ — Spezia	13 889	141 639

Während vom nationalen Hinterland Wein, Olivenöl, Südfrüchte,

die Industrieprodukte, besonders Rohseide, Seidewaren und Baumwolle die vornehmsten Gegenstände der Ausfuhr über den Hafen von Genua sind, bildet der Bezug von Kohle, Getreide, Baumwolle, Wolle, Holz und Industrieprodukte aller Art die wesentlichste Rolle in der Einfuhr über Genua für dieses aufnahmebedürftige Hinterland.

b) Ausländisches Hinterland.

Der Güterverkehr nach dem nichtitalienischen Hinterland spielt nur eine untergeordnete Rolle. Der Warenaustausch mit Frankreich ist sehr gering; es gingen im Jahre 1930 nur 119 Wagen mit 1 089 t über die französische Grenze:

über Ventimiglia	33 Wagen	mit 277 t	Waren
über Modane	86 Wagen	mit 812 t	Waren

Es wurden namentlich Gefrierfleisch 216 t und Getreide 150 t befördert. —

Auch der Verkehr mit der Schweiz (s. S. 75) bewegt sich nicht in so großen Mengen, welche die allgemeine Vermutung billigen könnten, Genua sei der Hafen für die Schweiz. Der Anteil der Schweiz betrug vor dem Krieg bei einem Gesamtgüterumschlag des Hafens von 7,5 Millionen t rund 200 000 t (Aus- und Einfuhr) oder 2½ %. Seit dem Jahr 1920 berechnet sich der jährliche Durchschnittsverkehr an Gütern auf 195 018 t. Im Jahr 1930 gingen von Genua aus nur 8 479 Wagen mit 118 671 t Waren über die Grenzlandstationen:

Luino — Pino	3 593	Wagen	mit	48 322 t	Güter
Domodossola — Iselle	2 713	„	„	37 852 t	„
Chiasso	1 956	„	„	29 647 t	„
Tirano	217	„	„	2 850 t	„

Der Transport besteht im wesentlichen aus:

Getreide	84 264 t
Steinkohle	13 265 t
Baumwolle	6 487 t
Wein	3 119 t
Lebensmittel	2 685 t
Mineralöl	1 399 t

Kaum erwähnenswert ist der restliche Auslandsverkehr Genuas, welcher durch die Grenzorte

Brenner	89	Wagen	mit	1 164 t	Güter
Tarvisio	46	„	„	499 t	„
Piedicolle und Postumia	12	„	„	104 t	„

nach den sogenannten „anderen Ländern“ geht, wie die italienische Statistik angibt. Man hat darunter Österreich, Tschechoslowakei

und Jugoslawien zu verstehen. Den nennenswerten Anteil unter diesem nach O gerichteten Hinterlandsverkehr hat Österreich mit 639 t Wein, 265 t Gefrierfleisch, 183 Lebensmitteln und 136 t Getreide aufzuweisen. —

Das ausländische Hinterland brachte im Jahre 1930 auf 3 818 Wagen 42 034 t Waren nach Genua. Davon liefert die Schweiz auf 3 347 Wagen 37 283 t:

Lebensmittel	15 210 t
Maschinen	10 563 t
Chem. Erzeugnisse	1 691 t,

welche folgendermaßen sich auf die Durchgangsstationen verteilen:

Luino-Pino	1 704	Wagen	20 389 t	Güter
Domodossola	1 494	„	15 596 t	„
Chiasso	149	„	1 298 t	„

Das Verhältnis von Einfuhr zu Ausfuhr über den Hafen von Genua stellt sich bei der Schweiz auf 1 : 3. Also auch die Ausfuhr der Schweiz über den Hafen von Genua ist gering, trotzdem er so große Bequemlichkeiten für die Schweiz bieten soll, wie die Baseler Nachrichten vom 15. 6. 1929 erwähnten!

Frankreich führt auf 212 Wagen 1 921 t Güter nach Genua (1930): 407 t Lebensmittel, 231 t Wein und Likör, 178 t Eisen, 143 t bearb. Metalle und 110 t Maschinen.

Von den Grenzorten der „Anderen Länder" fließen nach Genua auf 259 Wagen 2 830 t Güter; namentlich Stahl 898 t, Eisenerze 585 t, bearb. Metalle 276 t.

Frankreich und die „Anderen Länder" führen mehr Güter über Genua aus als ein.

3. Personenverkehr im Hafen von Genua (s. S. 76).

Genua hat gegenüber den anderen Haupthäfen Italiens einen geringen, aber immerhin noch bedeutenden Personenverkehr von 150 000 jährlich. Dieser erreichte z. B. im Jahre 1930 in der Ankunft 80 550, im Abgang 90 999 Personen. Er besteht vorwiegend im Verkehr mit Übersee, besonders nach dem La Plata und Brasilien:

	Verkehr mit nation. Hä.	Verk. mit fremd. Hä. im Mittelm. u. Schw. Meer	Verkehr mit den übrigen europ. Hä.	Verkehr mit den übrigen Häfen
Ankunft	14 068	11 126	6 049	49 307
Abgang	12 199	11 048	3 790	63 962
	26 267	22 174	9 839	113 269

Von den 171 549 Personen im Jahr 1930 wurden 129 670 unter der italienische Flagge, 41 879 unter ausländischer Flagge befördert. Nur der Personenverkehr des Hafens von Genua mit den europäischen Häfen außerhalb des Mittelmeers und des schwarzen Meers liegt in fremden Händen: ausländische Flagge 8 886 Personen; nationale Flagge nur 153 Personen. —

Genua ist der Ausgangs- und Endhafen für die zahlreichen Frühjahrsvergnügungsfahrten besonders auch deutscher Linien. Der deutsche Personenverkehr auf den deutschen Schiffahrtslinien geht vorwiegend über Genua. In Genua ist daher auch das größte und wichtigste „Deutsche Seemannsheim" vom Mittelmeer, wo stellungslose deutsche Seeleute Unterkunft und Arbeitsnachweis sowie durchfahrende deutsche Seeleute Geselligkeit und Beratung finden; ihnen haben sich auch die Seeleute der skandinavischen Länder angeschlossen, deren Schiffe im Hafen ebenfalls stark vertreten sind. —

Der Personenverkehr im Hafen von Genua verteilt sich im wesentlichen neben der nationalen Flagge auf die holländische, deutsche und französische:

Personenzahl auf Schiffen, beheimatet in

	Holland		Frankreich		Deutschland		anderen Länd.	
	angek.	abgeg.	angek.	abgeg.	angek.	abgeg.	angek.	abgeg.
1929	9 732	8 874	3 090	4 572	8 604	7 287	960	493
1930	9 981	8 843	2 749	4 816	7 487	6 151	1 411	441
1931	9 839	8 475	2 173	3 518	7 166	5 146	1 176	476

	nationale Flagge		ausländische Flagge	
	angek.	abgeg.	angek.	abgeg.
1929	63 705	72 650	22 386	21 226
1930	58 922	70 748	21 628	20 251
1931	51 081	51 229	20 354	17 615

Gesamtpersonenverkehr.

	angek.	abgeg.	zusammen
1929	86 091	93 876	179 967
1930	80 550	90 999	171 549
1931	71 435	68 844	140 279

Während der Zeit stärkster Auswanderung aus Italien war sie in erster Linie nach Argentinien, demnächst nach Brasilien gerichtet. Um die Wende des 19. Jahrhunderts wurde sie vielfach über den Hafen von Genua geleitet und für diesen Platz von großer Bedeutung. Der große Auswandererhafen Italiens ist aber nicht Genua, sondern Neapel.

III. Das Hinterland von Genua.

Genua besitzt als Hinterland das völkisch, wirtschaftlich und handelsgeographisch wichtigste Gebiet Italiens. Der Druck, die Wirtschafts- und Verkehrsspannung dieses Gebietes ist so stark, daß es sich das nächste Tor zum Meer hin sucht. Die Grenzen des Einzugsgebietes des Hafens von Genua in seinem tatsächlichen, nach R ü h l „reellen" Hinterland, lassen sich nicht genau festlegen. Neben der staatlichen Schiffahrtsstatistik gibt es für Genua eine Statistik der Hafenverwaltung[3]), der Handelkammer[4]), und der Stadt[5]), die aber unter sich zu recht verschiedenen Ergebnissen und Zahlenwerten kommen; von ihnen berücksichtigen nur die Statistiken der Handelskammer und die der Hafenverwaltung das ausländische Hinterland Genuas. Daraus ist zwar der Umfang des Durchgangsverkehrs über die verschiedenen Grenzstationen nach Frankreich, Schweiz und „anderen Ländern" zu ersehen, aber man kann nicht entnehmen, wie groß der Anteil der sogenannten „anderen Länder" sicht stellt. Ob Hinterlandsbeziehungen mit Deutschland bestehen, geht aus den italienischen Statistiken nicht hervor. Für die Bestimmung des Genueser Hinterlandes ergeben sich auch deshalb keine scharfen Grenzen, weil durch den Verkehr dieses Gebietes, der auch hier nicht immer in der Richtung des nächstgelegenen Hafenplatzes erfolgt, sondern meist den billigsten Zufuhrweg bevorzugt, zwischen die Gebiete des Hinterlandes sich Zonen einschalten, in denen noch der Wettbewerb anderer Häfen stattfindet.

Der nationale Hinterlandsverkehr ist beständig und verstaatlicht; seine Aufgaben sind verhältnismäßig einfach. Der Durchgangsverkehr nach dem Ausland dagegen, besonders nach der Schweiz, dem Hauptgebiet des fremdländischen Hinterlandverkehrs des Hafens von Genua, ist unbeständig, weil die Schweiz nicht aus politischen, sondern rein wirtschaftlichen Gründen, ihren Weg nach den verschiedenen Hafenplätzen wählt. Für sie kommen nur die Häfen in Betracht, nach welchen die Verfrachtung und von welchen sich die Zufuhr am billigsten gestaltet. An Hand der Tarife schlägt sie für ihren Warenaustausch nicht den nach Eisenbahnlinien kilometrisch kürzesten Weg ein, auch benützt sie nicht immer den billigsten, sondern sie sucht nach dem für die betreffenden Waren vorteilhaftesten Weg. Damit die Eidgenossen demjenigen Hafen den Vorzug geben kann, der gerade in der Lage ist, die größten Vorteile unter den Wettbewerbshäfen Genua und Mar-

[3]) Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Sezione Statistica e Commerciale.

[4]) Resoconto Statistico del Commercio e della Navigazione di Genova.

[5]) Prospetti Riassuntivi del Movimento del Commercio, della Navigazione e Ferroviario del Porto di Genova.

seille im Mittelmeer und den nordwesteuropäischen Häfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, zu bieten, hat sie sich nie an einen bestimmten Hafen gebunden; sie will frei sein. Genua wird im Kampf zwischen den verschiedenen Häfen um das Schweizer Hinterland in seiner Bedeutung stark herabgedrückt. Es kann Genua seiner geogr. Lage nach neben Basel als der natürlich bedingte Hafen der Schweiz angesprochen werden, aber er vermag sie im Wettbewerb nicht auszunützen. Seinem Eisenbahnverkehr ist es nicht möglich, ebenso günstige tarifpolitische Maßnahmen für die auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit ihrer Beförderung keinen Anspruch erhebenden Massengüter zu stellen wie die Wasserstraße des Rheins. Genua konnte den Kampf gegen Marseille im Hinblick auf einen Teil der Schweiz bestehen, nicht aber den gegen den Rhein. Wie es T o r e l l i ganz richtig betont, ist der Rhein der „große Feind" des Hafens von Genua.

1. Das nationale Hinterland und die Überschneidungsgebiete mit Venedig und den ligurischen Häfen.

Da Genua durch das Küstengebirge vom Binnenlande abgeschlossen ist, blieb sein Einfluß vor dem Bau der Apenninbahn auf einen schmalen Küstenstreifen beschränkt. Durch diese Apenninbahn (1893 erbaut), deren Herstellungskosten sehr erheblich waren, wurde Genua das große Tor für den Landverkehr der oberitalienischen Tiefebene. Ihr Binnenwasserverkehr zur Adria hin spielt heute noch infolge der stark wechselnden Wasserführung der Flüsse eine bescheidene Rolle. Die Statistik weist für die norditalienische Tiefebene zwar 2000 km schiffbare Wasserwege in 27 Flüssen und 750 km in 45 Kanälen auf, aber fast alle diese Wasserstraßen sind bisher nur für Barken befahrbar. Eine Verbesserung dieses Binnenschiffahrtnetzes ist geplant; sie würde einen stärkeren Wettbewerb zwischen Genua und den Häfen an der Pomündung hervorrufen.

Die Grenzlinie des genuesischen und des venezianischen Einflußbereiches läuft etwa von Parma über Cremona nach Rovato. Die Entfernung von Cremona nach Genua beträgt 191 km, nach Venedig 201 km, von Rovato 216 km und 200 km. Venedig besitzt einen vollkommen neuzeitlich ausgerüsteten Hafen. Das Löschen geht rasch und ist billiger als in Genua. Über die künftige Entwicklungshöhe Venedigs, des in den letzten Jahren im Gesamtverkehr an 2. Stelle (s. S. 47) stehenden Hafens von Italien, wird jedoch nur jener Einfluß entscheiden, der von dem Ausbau des Wasserstraßennetzes der Poebene ausgeht und dem zugleich ein großer Industriehafen südlich von Mestre dienen soll. Po und Adda, beide sollen schiffbar gemacht werden. Durch Kanäle soll

Mailand angeschlossen werden, ebenso Comersee und Lago Maggiore. Der Wasserweg wäre folgender:

Venedig—Brondolo	28 km	(Lagune)
Brondolo—Cavanella di Po	32 km	(Kanal)
Cavanella—Pizzighettone	276 km	(Fluß: Po-Adda)
Pizzighettone—Mailand	52 km	(Kanal)
zusammen:	388 km	

Genua betreibt dagegen seit längerer Zeit die Durchführung zweier großer Bahnprojekte: 1. eine direkte Linie von Genua nach Mailand und 2. die Bahn Genua—Borgotaro—Parma. Es wäre von großer Bedeutung, eine „Direttissima Genova-Milano" zu schaffen, welche eines neuen Apennintunnels zwischen Genua und Tortona benötigte. Auch die Verwirklichung des Planes einer Untertunnelung des Stilfser Joches dürfte für den Hafen von Genua nutzbringend sein, mit dessen im Gang befindlichen großzügigen Ausbau die Erschließung nicht nur des lombardischen, sondern auch des schweizerischen und des süddeutschen Hinterlandes Hand in Hand gehen müßte. Die „Direttissima" soll ihren Ausgangspunkt von den beiden Bahnstationen Genova—Principe und Genova—Brignole nehmen, an Bolzaneto und Campomorone vorbei, wo dann eine Strecke von 15,968 km bis Rigoroso bei Arquata den Apennin untertunnelt; hier würde die Linie in die alte Arquata-Tortonabahn übergehen.

Der 2. Plan zielt darauf hin, den Umweg über Voghera—Piacenza—Fidenza—Fornova—Borgotaro zu beseitigen und eine rasche Verbindung des Hafens von Genua mit der ganzen Emilia, Padua und Venedig, sowie einen direkteren Weg mit dem Brenner herzustellen. Einige Zahlenangaben in km sollen die Entfernungen besser veranschaulichen:

	alte Linie	Genua—Borgotaro
Parma	195	140
Bologna	285	230
Mantua	269	214
Trient	383	248

Mit den Plänen der raschesten Verbindung zwischen dem Hafen von Genua und dem östlichen Hinterland Emilia—Venetien und Trient hat man auch den Plan Genua—Piacenza erwogen, welcher eine Linie dem Trebbiatal entlang über Montebruno—Ottone—Bobbio—Rivergaro nach Piacenza vorsieht.

Die Riviera di Levante, das östliche Ligurien, entfällt bis jetzt ohne den genannten Plan nur zum Teil dem Einfluß von Genua. Sie besitzt selbst einige gute Häfen, die den eigenen Bedürfnissen größtenteils genügen: Chiavari, Sestri-Levante, Carrara und be-

sonders der Kriegshafen Spezia. Diese Häfen und Livorno einerseits, Genua andererseits, streiten sich um das Gebiet von Parma, während Piacenza schon dem sicheren Einfluß von Genua untersteht.

Gegen die rege Hafen- und Industriestadt Savona hin nach dem W mit dem vortrefflich ausgebauten, 3 km davon entfernten Nachbarhafen Vado, konnte sich Genua kein großes Einzugsgebiet verschaffen. Um Savona—Vado bequem seinem Hinterland zugänglich zu machen, wurden schon verschiedene Pläne ausgearbeitet, wie z. B. die Elektrifizierung der Linie Savona—Alessandria; man hatte sogar an die Anlage eines Schiffahrtskanals Turin—Savona gedacht. Die beiden Häfen, die ja sehr nahe beieinander liegen und durch den weiteren Ausbau des Hafens von Genua bis Voltri noch mehr aneinanderrücken, haben hier ein gemeinsames Einzugsgebiet. Denkbar wäre es, daß Genua—Savona—Vado später zu einem großen Hafen zusammengefaßt werden. Kohle und Petroleum, die für den Hafen von Genua, besonders für die Versorgung der Schiffe bestimmt sind, werden schon heute zum größten Teil nicht mehr in Genua sondern in Vado gelöscht. Hier dient also Savona als Entlastungshafen von Genua.

Der Hafen von Genua verteilt die Waren, welche auf dem Seeweg ankommen auf 75 000 qkm nationalen Hinterlandes mit 11 Millionen Einwohnern, deren Arbeitsamkeit eine blühende Landwirtschaft, Handel und Industrie ins Leben riefen. 5000 km langer Schienenweg durchzieht dieses Gebiet, welches Ligurien, einen großen Teil von Piemont, die ganze Lombardei und das westliche Viertel der Emilia verfaßt. Die mittlere Dichte der Bevölkerung in diesem Gebiet ist über 200 Einwohner auf das qkm; in Mailand, Turin und Genua sind es 400, in Como, Novara und Alessandria zwischen 200 und 400, in den übrigen Bezirken zwischen 150 und 200 Einwohner auf das qkm. Die Entfernungen dieser Orte von Genua sind:

Alessandria	86 km
Cuneo	151 „
Novara	153 „
Turin	178 „
Pavia	126 „
Mailand	161 „
Como	211 „
Bergamo	212 „
Sondrio	292 „
Brescia	243 „
Cremona	198 „
Piacenza	157 „
Parma	215 „

Die Landwirtschaft ist ganz bedeutend: die vorherrschenden Kulturen sind der Wein in Piemont (Asti), Reis, Getreide und Maulbeerbaum in der Lombardei, der Ölbaum in Ligurien und in der Emilia. Die großen Industriegebiete des Hinterlandes sind neben Genua selbst: Turin und Mailand, welche die 3 wichtigsten Industrieorte Italiens bilden.

Genua erreicht dieses Hinterlandsgebiet über den Paß von Giovi, über welchen seit 1853 die Eisenbahn führt.

Aber die Menge der Frachten, welche in Genua gelöscht wurden, stieg seit Eröffnung der Gotthardbahn so gewaltig, daß man die Beförderung derselben nach dem Innern auf der einzigen, ziemlich steilen Linie über diesen Paß nicht mehr bewältigen konnte. Der Bau eines neuen Apenninüberganges, der Hilfslinie des Giovipasses (Succursale di Giovi) wurde 1888 vollendet und der Paß wird heute in einer Höhe von 359 m bzw. 324 m untertunnelt. Folgende Linien, alle elektrisch, stellen das Rückgrat des Eisenbahnverkehrs für das nationale Hinterland dar:

1. Genua—Savona—Ventimiglia (bis Savona zweigleisig)
2. Genua—Spezia—Pisa (zweigleisig)
3. Genua—Novi—Alessandria—Turin (zweigleisig)
4. Genua—Novi—Mailand (zweigleisig)
5. Genua—Novi—Piacenza (zweigleisig)
6. Genua—Ovada—Acqui—Asti—Alessandria (eingleisig)
7. Genua—Casella (privat eingleisig).

2. *Das ausländische Hinterland und die Überschneidungsgebiete mit Marseille und den Nordseehäfen.*

Die Hafenstatistik gibt folgende Durchgangsstationen an:

Frankreich	Schweiz	Andere Länder
Ventimiglia	Domodossola	Brenner—nach Österr.
Modane	Luino—Pino	S. Candido—nach Österr.
	Chiasso	Tarvisio—nach Österr.
	Tirano	Piedicole—n. Jugoslav.
		Postumia—nach Jugoslav.

Die Nord-Süd laufenden Alpenbahnen sind für die Entwicklung des Hafens von Genua von besonderer Bedeutung:

1. Die Mont Cenis-Bahn Turin—Chambéry nach Frankreich.
2. Die Gotthardlinie Mailand—Zürich nach der Schweiz.
3. Die Brennerlinie für den Verkehr mit Österreich.
4. Die Linie Sondrio—Tirano—Pontresina in der Schweiz.

5. Die Simplonlinie Mailand—Brig nach der Schweiz mit der Trennung in Brig und der Verzweigung, einerseits dem Rhônetal entlang nach Lausanne, andererseits durch das Lötschbergtunnel nach Bern. — Dieser 1913 eröffnete Tunnel bringt Bern in Verbindung mit Mailand. Diese Linie schien für die Einfuhr über Genua nach der Schweiz sehr günstig zu liegen, hat aber die Erwartungen nicht erfüllt; denn die Kantone Bern, Freiburg, Neuchatel, welche Genua durch diese Verbindung näherrücken, besitzen keine starke Verkehrsspannung.

a) Die Grenze gegen Nord-Osten.

Venedig tritt im Güterverkehr mit der Schweiz ganz zurück. 1930 wurden an Waren aus Venedig über die Grenze geführt:

durch	Chiasso	8 891 t
„	Brenner	7 731 t
„	Tarvisio	6 946 t
„	Postumia	757 t
„	Iselle	402 t
„	Modane	118 t
		24 845 t

Der Transport durch Chiasso ist in der Hauptsache rohe Baumwolle für die Schweiz. Der Transportpreis von 1 Doppelzentner Getreide von Venedig über Chiasso ist 8,70 Lire, von Genua über Chiasso nur 5,70 Lire. Die Grenzlinie des Genueser Einflußgebietes in Österreich verläuft durch Innsbruck, wo das Einzugsgebiet Venedigs und Triest beginnt. Im Jahre 1926 wurden über den Brenner und Tarvisio nach Österreich 10 288 t Waren eingeführt, davon entfallen 6 559 t auf Getreide und 3 149 t von diesen kam aus Genua. Dem Überschneidungsgebiet der drei oberitalienischen Häfen Genua, Venedig und Triest in Österreich ist in der mächtigen Donaustraße eine Schranke gesetzt; diese bringt das Getreide aus Rußland und Rumänien.

Die große Bedeutung der Alpentäler, in welchen die Verkehrslinien für Oberitalien liegen, lassen immer wieder Pläne neuer internationaler Verkehrsstraßen auftauchen. Ingenieur Gaviraghi hat den Bau einer Stilfserjochbahn[6]) erwogen, welche der Brennerlinie starke Konkurrenz machen soll. Mailand auf der einen Seite, auf der anderen München würden durch das Veltlin in einem 14 km langen Tunnel unter dem Stilfserjoch hindurch, über die Malserheide und bei Fortsetzung der Linie über das Reschenscheideck ins Inntal, durch dieses bis Imst und dann über den Fernpaß, um etwa 140 km nähergerückt als das über den Brenner

[6]) G. Hasenkamp, Alpenbahnprobleme und Faschismus. Zeitschrift für Geopolitik, S. 326, Jahrg. 1926, 1.

der Fall ist. Aber wie G. Hasenkamp richtig erwähnt, liegt die wirkliche Bedeutung der Bahn, die an sich auf besondere Einträglichkeit wenig zu rechnen haben dürfte, offensichtlich mehr auf strategischem und politischem Gebiet. Der neue Alpentunnel würde 450 Millionen Lire kosten; es müßte auf Grund des Friedensvertrages von St. Germain von Österreich bezahlt werden [7]). Vorerst wurde aber der Plan zurückgestellt.

Genua, weit entfernt von einem Flußnetz, muß darauf bedacht sein, die Eisenbahnentfernungen zwischen seinem Hafen und den Hauptgebieten des durchfahrenden Hinterlandes immer mehr zu verkürzen. Die Entfernungen in km von Genua über den St. Gotthard, den Brenner und das Stilfserjoch nach einigen Hauptpunkten sind:

	Gotthard	Brenner	Stilfs
Genua—Innsbruck	582	585	522
Genua—München	768	747	697
Genua—Prag	1 143	1 120	1 060
Genua—Berlin	1 393	1 411	1 351
Genua—Wien	1 326	1 129	1 066

Die neue Bahn würde also die zunächst kürzeste Verbindung zwischen Bayern, Mitteldeutschland und Tschechoslowakei einerseits und der Lombardei mit Geua andererseits herstellen, sowie die rascheste und kürzeste Verbindung zwischen Trient, Südtirol, Lombardei, Piemont und Ligurien.

Die Schweiz empfindet die strategische „Stelvio-Bahn" als eine gegen sie gerichtete wirtschaftspolitische Maßnahme. Die Eidgenossenschaft will daher den noch unbeschienten Bernhardinweg von Thusis bis Misox, einen Gebirgsweg von 60 km, als Schmalspurbahn ausbauen, um der italienischen Stilfserjochbahn vorläufig mit dieser Linie zuvorzukommen, obwohl eine Schmalspurbahn in Europa für den Fernverkehr nie von großer Bedeutung sein kann. Diese Strecke würde zunächst ebenso die kürzeste Verbindung München—Mailand—Genua ergeben und die beiden letztgenannten Städte sollten aus ihrem eigenen Interesse heraus gleichfalls dieses Vorhaben begrüßen (Genua—München über Bernhardin 685 km, über Brenner 747 km).

b) Die Grenze gegen Westen und Norden.

Die Grenze des Genueser Einzugsgebietes gegen Frankreich deckt sich nicht mit der politischen Grenze des Reiches. Der Bezirk Maurienne in Savoyen, welcher die gleiche Entfernung von Genua und von dem französischen Mittelmeerhafen Marseille hat, bedient sich mehr des italienischen Hafens. Aber dieser Verkehr nach Frank-

[7]) G. Z. 31. Jahrg. Leipzig 1925, S. 42.

reich, sowie über Brenner, San Candido, Tarvisio, Piedicolle und Postumia ist ziemlich bedeutungslos. Als fremdes Hinterland des Hafens von Genua kommt praktisch nur die Schweiz in Frage. Ihre Durchgangsstationen sind:

1. Domodossola—Iselle (Simplon- und Lötschbergtunnel) umfaßt das Gebiet von Brig bis Thuner See.
2. Luino—Pino (entlang des Lago Maggiore) umfaßt den Kanton Tessin, die Zone des Vierwaldstätter Sees mit den Orten Altdorf, Brunnen, Luzern und der nördlichen Grenze in Zug.
3. Chiasso (Gotthardlinie) umfaßt nur das Gebiet zwischen Chiasso und Bellinzona.
4. Tirano-Pontresina (entlang des Comer See—Veltlin) umfaßt den größten Teil des Kantons Graubünden.

Die Gebiete der Schweiz, die für den Bezug überseeischer Lebensmittel und Rohstoffe und für die Erzeugung von Ausfuhrgütern hauptsächlich in Frage kommen, sind von der italienischen Küste durch den Wall der Alpen getrennt, während der Verkehr nach dem Norden leicht und natürlich abfließt, namentlich auf der Wasserstraße des Rheins. Auch die Sprachgleichheit der deutschen Schweiz mit dem Norden und der welschen Schweiz mit dem Süd-Westen erleichtert den Verkehr nach diesen Gebieten.

Der natürliche Vorsprung der Nordseehäfen für den Güterverkehr aus und nach der Schweiz läßt sich durch die entgegenkommende Tarifbehandlung und andere künstliche Mittel nicht einholen. Dabei darf auch nicht außer Acht bleiben, daß die Einrichtungen des Genueser Hafens trotz aller Anstrengungen der Hafenverwaltung noch lange nicht an die Einrichtungen der Nordseehäfen heranreichen. Der schweizerische Güteraustausch wird auch künftig unter normalen Verhältnissen seinen Weg nur zu einem kleinen Bruchteil über Genua nehmen und keine entscheidende Bedeutung für dessen Hafen haben.

Die Hebung des schweizerischen Güterverkehrs über Genua ist aber im Hinblick auf den Mittelmeernachbar Marseille ein ständiger Programmpunkt der Genueser Hafenverwaltung. Besondere Bemühungen richtet sie auf die Förderung der Baumwolldurchfuhr. Zu diesem Zweck ist im Jahr 1928 ein neues umfangreiches Magazin im Gebiet des alten Hafens eröffnet worden, das weitere 40 000 Ballen Baumwolle fassen soll und mit allen neuzeitlichen Einrichtungen versehen ist. Hierdurch soll Genua zu einem richtigen Baumwollmarkt gemacht werden. Bisher stand Genua unter den europäischen Einfuhrhäfen für Baumwolle an 5. Stelle hinter Liverpool, Bremen, Le Havre und Manchester.

Wenn aber den Bemühungen Genuas um den schweizerischen und einen anderen nichtitalienischen Durchgangshandel im Lauf

der Zeit auch gewisse Erfolge beschieden sein sollten, würden sie doch wohl nach Lage der Dinge immer mehr auf Kosten von Marseille gehen, als deutsche Hafeninteressen beeinträchtigen. Die Interessengebiete der deutschen Nordseehäfen und des Hafens von Genua überschneiden sich nicht in dem Maße wie etwa die von Hamburg und Triest. Das Interesse der deutschen Schiffahrt am Hafen von Genua, der vor dem Krieg auch Heimathafen deutscher Schiffe war, ist vielmehr überwiegend positiv, nämlich auf die Steigerung des Anteils der deutschen Flagge am genuesischen Güter- und Personenverkehr gerichtet.

Von welcher Bedeutung für die Schweiz die Richtung ihres Verkehrs nach N oder S in bezug auf die Frachtbemessung von und zu den Häfen von Genua, Marseille, Antwerpen und Rotterdam ist, geht unter Berücksichtigung der Kosten des Überseehandels aus einer Zusammenstellung von Schiffsfracht und Eisenbahnfracht klar hervor. Daraus ergibt sich, daß Genua die Mitbewerber Marseille, Rotterdam und Antwerpen in den Kosten des Seeweges nicht zu fürchten braucht, während die höhere Fracht des Landweges oder der Binnenschiffahrt für Rotterdam und Antwerpen früher und heute bedeutend geringer sind. Die Angaben der Frachten für Getreide vom Schwarzen Meer her zeigen bei Genua und Marseille gegenüber Rotterdam und Antwerpen keinen bedeutungsvollen Preisvorsprung, obgleich sich die Fahrt um nicht weniger als 9 Tagereisen verlängert. Auch im Verkehr mit N- und S-Amerika sind die Mittelmeerhäfen etwas schlechter gestellt:

Schiffsfracht für Getreide

von San Laurenzo	nach Antwerpen und Hamburg	19 cents/t
von San Laurenzo	nach Marseille und Genua	22,6 cents/t
von Montreal	nach Antwerpen und Rotterdam	13 cents/t
von Montreal	nach Marseille und Genua	17 cents/t

Durch die wesentlichen Unterschiede in der Frachtbemessung von den Durchgangshäfen nach dem Schweizer Markt nützt der kürzere Weg über Genua nichts der Schweiz.

Frachtkosten für 1 t Getreide von Genua, Marseille und Antwerpen nach der Schweiz in Schweizer Franken

Bestimmungsort	Genua	Marseille	Antwerpen
Lausanne	(13,10) 31,95	(6,70) 30,30	(12,50) 28,80
Freiburg	(14,60) 33,45	(11,20) 34,80	(11,70) 28,00
Genf	(14,90) 33,75	— —	(9,70) 26,00
Bern	(13,60) 32,45	(12,70) 36,30	(10,20) 26,50
Zürich	(14,60) 33,45	(15,80) 39,40	(8,60) 24,90
Brunnen	(12,60) 31,45	(16,20) 39,80	(11,20) 27,50
Olten	(15,20) 34,05	(14,50) 38,10	(5,80) 22,10

Die Zahlen in Klammern geben den Frachtpreis einer t von der Schweizer Grenze nach den verschiedenen schweizerischen Märkten an.

Der Verkehr nach den Städten Lausanne, Freiburg, Genf und Bern geht über Iselle und den Simplon; nach den andern Orten über Pino und den Gotthard.

Diese Angaben lassen erkennen, daß die Schweiz für ihren seewärtigen Verkehr gezwungen ist, sich in jene drei Hafenplätze zu teilen. G. Kohler hat in einer kritischen Betrachtung über Genuas Verkehr mit der Schweiz eine scharfe Analyse der vom Hafen von Genua nach der Schweiz beförderten Güter vorgenommen. Darnach bedient der Rheinweg vornehmlich die großen Industriegebiete der Nord-Schweiz: Zürich, Basel, Winterthur, St. Gallen; jene Gebiete, in denen die schweizerische wirtschaftliche Tätigkeit zu einem großen Teil zentralisiert ist und die dem Endpunkt der Rheinschiffahrt wesentlich näher liegen als den schweizerisch-italienischen Grenzgebieten. — Marseille versieht die etwas Landwirtschaft treibende West-Schweiz mit den Städten Genf, Lausanne, Freiburg, Vallorbe, Bern, Neuchâtel, Le Locle, Bienne. Genua konnte sich nur in der italienischen Schweiz und in dem südlichen Teil der deutschen Schweiz mit den Hauptorten Brunnen, Thun, Luzern, Aarau und zum Teil in Zürich behaupten. Durch die für den italienisch-schweizerischen Durchgangsverkehr bestehenden Sondertarife, wird es Genua möglich, Winterthur bei der Versorgung mit Maschinen in sein Hinterlandsgebiet einschließen zu können.

Eisenbahnfracht von Maschinen

Winterthur—Hamburg	37,18	schw. Fr. für 10 t
„ —Antwerpen	36,52	„ „ „ „
„ —Le Havre	37,28	„ „ „ „
„ —Genua	35,60	„ „ „ „

Nach den auf amtlichen Angaben beruhenden Gegenüberstellungen der Gesamtkosten des Getreidetransports von Genua, Marseille und Antwerpen—Rotterdam nach den wichtigsten schweiz. Bestimmungsorten belaufen sich die Transportkosten bis an die Schweizer Grenze bei:

Genua—Iselle		
„ —Pino	18,85	schw. Fr.
„ —Chiasso		
Marseille—Genf	23,60	„ „
Antwerpen—Basel	16,30	„ „

Allein nach der Entfernung könnte Genua das ihm zuständige Einzugsgebiet nicht nur fast über die ganze Schweiz, sondern auch

ein großes Gebiet in Süddeutschland, und zwar Teile von Baden, Württemberg und Bayern, dann einen Teil von West-Österreich, die französischen Gebiete Hochsavoyen bis zum Genfer See und Elsaß-Lothringen ausdehnen. Dies wäre ein sehr weit ausgreifendes „kilometrisches" Hinterland mit einer Bevölkerung von annähernd 20 Millionen, die Bewohner des nationalen Hinterlandes mitgerechnet. Das „tatsächliche" Hinterland ist aber viel enger begrenzt.

Nach einem Bericht der italienischen Regierung vom 18. März 1903 glaubte man in der Gotthardlinie einen großen Vorteil für Genua zu erblicken. Dies traf nicht zu. Auch bei dem Bau des Simplon-Tunnels rechnete man mit einem großen Nutzen für Italien, welchen er besonders für Genuas Hinterlandsbeziehungen mit der West-Schweiz bringen sollte. In der Tat rückt Genua durch diesen Tunnel bis zu 419 km an Lausanne, den Eisenbahnknotenpunkt der West-Schweiz heran, während Marseille 531 km davon entfernt bleibt:

Genua—Freiburg	545 km	Marseille—Freiburg	634 km
„ —Bern	450 „	„ —Bern	629 „
„ —Zürich	499 „		
„ —Luzern	482 „		
„ —Thun	464 „		
„ —Lausanne	419 „	„ —Lausanne	531 „

Die natürlichen Bedingungen sind also für Genua im Schnellverkehr sehr günstig, nicht aber im weiteren Güterverkehr infolge der hohen Frachtkosten.

Aus dem oben erwähnten Bericht ist auch zu entnehmen, wie Marseille und insbesondere Rotterdam der hohen italienischen Bahntarife wegen trotz größerer Entfernung so erfolgereich in Wettbewerb treten.

1. Angekommene Waren von N-Amerika:

a) Der Durchgang durch Rotterdam wurde vor Genua und Marseille von folgenden Orten vorgezogen: Aarau, Basel, St. Gallen, Brugg, Olten, Schaffhausen, Winterthur, Zürich, Rorschach, Wangen.

b) Der Weg über Marseille war billiger für: Lausanne, Genf, Bern, Freiburg, Neuchâtel, Burgdorf, Bienne, Bouveret, Le Locle, Lyß, Les Verrières, Serrières, Vallorbe.

c) Der Weg über Genua übertraf die andern Häfen nur für die Orte: Thun und Brunnen.

2. Angekommene Waren von S-Amerika:

a) Der Durchgang durch Rotterdam zeigte bessere und billigere

Beziehungen für die Märkte: Schaffhausen, St. Gallen, Olten, Brugg, Basel, Winterthur, Wangen, Rorschach.

b) Marseille wurde vorgezogen von: Bern, Genf, Lausanne, Freiburg, Bouveret, Bienne, Le Locle, Neuchâtel, Burgdorf, Lyß, Les Verrières, Serrières, Vallorbe.

c) Genua bediente nur: Zürich, Luzern, Brunnen, Thun.
Die Beförderungskosten nach Aarau sind die gleichen über Rotterdam wie über Genua; billiger über Marseille.

3. Angekommene Waren vom Asow'schen und Schwarzen Meer:

a) Der Weg über Rotterdam war billiger für: Basel, Brugg, St. Gallen, Schaffhausen, Winterthur, Aarau, Olten, Rorschach, Wangen.

b) Der Weg über Marseille wurde gewählt von: Bern, Lausanne, Genf, Bienne, Bouveret, Freiburg, Neuchâtel, Burgdorf, Le Locle, Lyß, Les Verrières, Serrières, Vallorbe.

c) Über Genua gingen die Waren für: Brunnen, Thun, Luzern, Zürich.

So war die Lage 1903; in den Nachkriegsjahren hat sie sich für Marseille wohl verschlechtert, nicht aber zu Gunsten von Genua verändert. Jacques L é o t a r d bezeichnet in „Le Port de Marseille" 1922 den direkten internationalen Handelsumsatz des Hafens von Marseille als „nicht sehr beträchtlich", wie man allgemein glaube. Marseille hat auch ein kleines Hinterland, das nicht viel über Lyon und St. Etienne hinausreicht. Wenn in der Vorkriegszeit der Marseiller Einfluß für die Schweizer Ein- und Ausfuhr eine wesentlich größere Rolle gespielt hat als heute, hing dies mit der großen Getreideeinfuhr aus Südrußland zusammen, die überwiegend über Marseille gegangen ist. Der Rückgang dieses Verkehrs ist nicht allein auf den Wegfall des russischen Getreides zurückzuführen, sondern auf die Anstrengungen der Nordseehäfen um diesen Verkehr. Die Überlegenheit des Nordens mit den guten Wasserstraßen, welche den Einfluß von Rouen, Le Havre und Antwerpen weit nach Burgund hineingreifen läßt, tritt im internationalen Güterverkehr deutlich in Erscheinung. Für Marseille besteht dieser hauptsächlich in Getreide für die Schweiz:

1880	100 000 t
1906	325 000 t
1913	216 000 t
1921 / 1930	85 000 t

Marseilles Handelsverkehr mit der Schweiz ist also sehr bescheiden. Der Versuch, die Schweiz für den Marseiller Handel zu

gewinnen, scheiterte. Von den 500 000 t Getreide, welche vor dem Kriege jährlich die Schweiz über Genau, Marseille und Rotterdam einführte, gingen noch 1903 200 000 t den Weg über Rotterdam, 170 000 t über Marseille und nur 110 000 t über Genua, obwohl über die Hälfte des nach der Schweiz eingeführten Getreides aus Rußland kam. Kurz nach dem Kriege bediente sich die Schweiz mehr der billigen Wasserstraße des Rheins und der Wegfall der Einfuhr über Marseille fiel nicht Genua zu, sondern wanderte nach dem Norden ab.

Nach neueren Angaben führt die Schweiz jährlich von Übersee etwa 400 000 t Weizen, 270 000 t Mais, Hafer und Gerste ein. Im Durchschnitt geht über Genua 1/4 und über Marseille 1/5 des Getreides; der Rest verteilt sich auf den Norden:

Einfuhr der Getreide in die Schweiz (in 1000 t)

über	1920	1921	1922	1927
Genua	135	59	111	88
Marseille	39	85	98	40
Rotterdam	70	113	43	290
Antwerpen	145	159	100	

Eine große Gefahr für Genua und zugleich für die holländischen Häfen würde z. B. die Schiffbarmachung der Rhône und eine schiffbare Verbindung des Rheins mit den Schweizer Seen mit sich bringen. Wenn je einmal das argentinische Getreide am Kai von Lausanne gelöscht werden könnte, wäre wohl für immer der Genueser Einfluß auf die Schweiz vernichtet. Der Hafen von Genua würde dann nur noch für den Schnelltransport herangezogen werden. Es ist heute bereits möglich, Züricher Waren über Genua nach 15 Tagen (s. S. 61) in Buenos Aires eintreffen zu lassen. Für die Schiffahrt kommt allerdings die Rhône wegen ihrer Schlammabsätze wenig in Betracht; es ist an ihr deshalb auch keine große Hafenstadt erwachsen.

Während des Weltkriegs wurde in der Schweiz die Schaffung einer Handelflotte eifrig erörtert. Die in Betracht kommenden Nachbarn Italien und Frankreich haben allerdings wenig Neigung, der Schweiz einen Hafen zur Verfügung zu stellen, weil sie ihren eigenen Schiffen das lohnende Frachtgeschäft selbst zuwenden wollen. Frankreich hätte sogar die Schiffahrt auf dem Oberrhein gern unterbunden, um sie zu Gunsten seines Hafens Marseille auf den französischten Rhein-Rhône-Kanal abzulenken. Marseille könnte für die Schweiz auch lange nicht die große Rolle spielen wie Genua, weil es nicht so starke Überlandbeziehungen besitzt wie sein Nachbarhafen. Die Schweiz richtet daher ihr Augenmerk mehr auf Genua, was u. a. in einem Artikel der „Baseler Nachrichten" vom Jahrgang 1926 über die Elektrifizierung der

Linie Chiasso—Basel erwähnt wurde: „Nicht mit Unrecht wird Genua als der natürliche Hafen der Schweiz bezeichnet; für den Schweizer Handel ist er von großer Wichtigkeit, besonders weil Genua mittelst seiner großen Handelflotte mit der ganzen Welt in Verbindung steht und kein anderer Hafen bietet der Schweiz eine solch große Erleichterung für Ein- und Ausfuhr wie gerade dieser Hafen".

Während Marseille in der Klassifikation der Häfen nach den Beziehungen zum Hinterland nach A. Rühf als Vertreter eines „Konsumplatzes" gilt, wobei es sich um die Verarbeitung am Hafenorte selbst und dem Wiederversand der vom Hafen eingeführten Rohstoffe handelt, wird Genua zu den „Verteilungshäfen" gerechnet, bei denen die Vielseitigkeit der in ihnen umgeschlagenen Güter im Vordergrund steht. Genua hat einen jährlichen Umsatz in eingegangenen Waren von 6½ Millionen t. Von den Gütern, die auf dem Seeweg ankommen, gehen 5½ Millionen t ins nationale Hinterland und 200 000 t ins ausländische Hinterland. Die mit der Eisenbahn angekommenen Güter verteilen sich auf 600 000 t vom nationalen Hinterland und 70 000 t vom ausländischen Hinterland. Man kann daher Genua, welches ⅔ der eingeführten Waren nach dem Hinterland weitergibt und nur ⅓ im Hafen und der Stadt zurückläßt, als den ausgesprochenen Typ eines Durchgangshafens oder „Verteilungshafens" bezeichnen. Marseille dagegen verarbeitet ⅔ der eingeführten Rohstoffe am Hafenorte und wird der Typ eines Industriehafens oder „Konsumplatzes" gekennzeichnet.

Auch als Personenhafen fällt Genua besondere Bedeutung zu: die Reisenden und eiligen Postsendungen von Deutschland und England nach Asien und Australien gehen vielfach in Genua an Bord der Postdampfer, um die zeitraubende Umfahrung von halb Europa zu vermeiden.

Das „tatsächliche" Hinterland des Hafens von Genua umfaßt nun, um es nochmals zusammenzufassen: Das Zentrum von Piemont, die Lombardei, das westliche Viertel der Emilia, die italienische Schweiz und den südlichen Teil der deutschen Schweiz bis gegen das Gebiet um Zürich. Diese Gebiete sind dicht bevölkert, haben eine hochentwickelte Industrie und Landwirtschaft und benötigen besonders den Bezug von Kohle und Getreide. — In Besorgnis um sein Hinterland hat der Hafen von Genua die sich vielleicht einmal verwirklichenden Maßnahmen von Venedig, Savona, Marseille und der Nordseehäfen zu fürchten, deren drei große Pläne zusammen: die Schiffbarmachung des Oberrheins, der Rhône und des Po, den Einfluß des Hafens von Genua auf ein so umfassendes, wirtschaftlich gut erschlossenes Hinterland für immer vernichten könnte.

IV. Genuas Stellung unter den Haupthäfen Italiens.

In dem Halbinselland Italien spielt die Küstenschiffahrt naturgemäß eine wichtige Rolle, übernimmt sie doch einen großen Teil des Frachtverkehrs. Daher besitzt Italien neben den vier großen eine Anzahl kleinerer Häfen:

1. Imperia
2. Spezia
3. Viareggio
4. Livorno
5. Savona
6. Piombino
7. Portoferraio
8. Civitavecchia
9. Gaeta
10. Torre de Greco
11. Casellamare de Stabia
12. Salerno
13. Pizzo
14. Reggio Calabria
15. Tarent
16. Brindisi
17. Bari
18. Molfetta
19. Ancona
20. Rimini
21. Ravenna
22. Chioggia
23. Pola
24. Fiume
25. Zara
26. Cagliari
27. La Maddalena
28. Messina
29. Catania
30. Syrakus
31. Porto Empedocle
32. Trapani
33. Palermo

In der italienischen Statistik werden die 12 gesperrt gedruckten neben Genua, Neapel, Triest, Venedig als Haupthäfen Italiens angeführt, worunter Genua weitaus die erste Stelle einnimmt.

1. Seewärtiger Gesamtgüterverkehr der 16 Haupthäfen Italiens 1930[8]).

Häfen	1000 Schiffe	1000 Netto-Reg. T.	1000 Waren-T. gelö. u. gelad.	% Waren
Genua	10	21 039	7 649	30,15
Ancona	6	2 614	730	2,88
Bari	4	2 888	419	1,65
Brindisi	2	4 233	129	0,51
Cagliari	2	1 819	537	2,12
Catania	5	4 013	638	2,51
Civitavecchia	3	3 756	1 071	4,22
Übertrag	32	40 362	11 173	44,04

[8]) Die Angaben sind dem „Bollettino mensile dell' Istituto Centrale di Statistica" supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale del Regno N. 16 vom 21. Januar 1931 entnommen.

Häfen	1000 Schiffe	1000 Netto-Reg. T.	1000 Waren-T. gelö. u. gelad.	% Waren
Übertrag	32	40 362	11 173	44,04
Fiume	13	5 094	774	3,05
Livorno	7	7 519	1 996	7,87
Messina	7	4 087	519	2,04
Neapel	20	20 402	2 498	9,84
Palermo	6	6 324	784	3,09
Savona	2	2 426	1 918	7,56
Syrakus	3	3 130	155	0,61
Triest	34	9 808	2 566	10,11
Venedig	7	8 300	2 992	11,79
Summe	131	107 452	25 375	100,00

Der Gesamtgüterverkehr aller Häfen des Königreichs wird im Jahre 1930 mit 35 626 722 t angegeben. Genua weist dabei mit dem Gesamtverkehr von 7 649 419 t 21,47 % auf [9]).

Nach der Statistik der Genueser Handelskammer war der Hafen von Genua an der Gesamteinfuhr des Königreiches im Jahr 1929 von 21,3 Milliarden Lire mit 6,5 Milliarden, also mit 30,51 %, an der Gesamtausfuhr von 14,8 Milliarden Lire mit 3,4 Milliarden Lire oder 22,97 % beteiligt.

Genua versieht mit den Handelsplätzen Venedig, Triest und Neapel den Hauptverkehr Italiens zur See. Livorno und Savona folgen. Außerdem haben noch Palermo, Civitavecchia, der heutige Hafen Roms, Fiume, Ancona, Catania, Cagliari, Bari, Brindisi, Messina eine etwas größere Bedeutung.

Die Statistik des monatlichen Güterverkehrs der italienischen Haupthäfen gibt ebenfalls ein klares Bild über den Rang dieser Häfen, unter denen nur das Verkehrsbild in Genua dem eines Welthafens gleicht.

Bei einer Zusammenfassung der Daten aus den Jahren 1913 und 1930 der ein- und ausgeladenen Waren in den wichtigsten Häfen Italiens ergibt sich folgendes Bild:

(in 1000 t)

Häfen	ausgel. Waren		eingel. Waren		Gesamtverkehr	
	1913	1930	1913	1930	1913	1930
Genua	6 214	6 240	1 231	897	7 445	7 137
Savona	1 661	1 670	123	243	1 784	1 913
Livorno	1 271	1 558	390	427	1 661	1 985
Civitavecchia	597	989	74	80	671	1 060
Neapel	1 908	1 883	512	351	2 420	2 234
Brindisi	247	111	63	16	310	127

[9]) Die Angaben s. S. 46 N. 43 vom 21. Februar 1931 entnommen.

Häfen	ausgel. Waren		eingel. Waren		Gesamtverkehr	
	1913	1930	1913	1930	1913	1930
Bari	361	352	92	61	453	413
Ancona	780	670	133	57	913	727
Venedig	2 288	2 530	375	439	2 663	2 969
Triest	2 314	1 636	1 135	803	3 442	2 439
Fiume	924	466	1 174	301	2 098	767
Messina	388	351	191	120	579	471
Catania	556	463	325	163	881	626
Syrakus	93	92	105	58	198	150
Palermo	623	613	267	159	890	772
Cagliari	193	272	217	263	410	535

Nimmt man die ligurischen Häfen Genua, Savona und Livorno zusammen, dann zeigt sich, daß die Zahlen von 11 035 000 t im Jahr 1930 gegenüber dem Jahr 1913 mit 10 890 000 t keine nennenswerten Änderungen erfahren haben. In der Einfuhr haben Savona, Livorno und Civitavecchia ihren Anteil zu Ungunsten von Genua selber verstärkt. Auch die Bedeutung von Neapel als Ausfuhrhafen ist rückgängig gegenüber der Vorkriegszeit. An der adriatischen Küste weist nur Venedig eine Zunahme auf, die es seinem neuen Industriehafen Maghera verdankt. Triest und Fiume, die durch das Hinausschieben der Staatsgrenzen viel verloren haben, blieben nach dem Krieg weit hinter den Vorkriegsziffern; Triest hat sich bereits wieder erholt; Fiume leidet stark unter dem Wettbewerb des jugoslavischen Hafens Susak. Die sizilianischen Häfen bleiben in der Einfuhr ziemlich beständig, zeigen dagegen in der Ausfuhr einen starken Rückgang. Bei Messina ist der Fähr-Bootverkehr zum Festland nicht mit einbegriffen; dieser schwankt in den letzten Jahren zwischen 30—50 %. Cagliari als Haupthafen des sich entwickelnden Sardinien kann dagegen eine beträchtliche Zunahme sowohl in der Einfuhr wie in der Ausfuhr vorweisen.

Die tabellarische Zusammenfassung einzelner im Jahr 1930 gelöschter Hauptgüter in einigen Haupthäfen Italiens zeigt wiederum deutlich den Vorsprung Genuas bei fast sämtlichen Posten:

Seewärtige Einfuhr
einzelner Güter in einigen Haupthäfen Italiens im Jahre 1930
(in 1000 t)

Güter	Genua	Savona	Neapel	Triest	Venedig
Steinkohle	2 729	1 385	671	391	1 252
Rohmetalle	261	89	13	100	700
Eisenerz	22	7	73	200	62

Güter	Genua	Savona	Neapel	Triest	Venedig
Petroleum	—	39	23	11	34
Benzin	—	156	35	25	65
Baumaterialien	26	7	56	—	—
Getreide	1 109	14	420	19	238
Kaffee	31	—	5	25	3
Holz	142	19	74	4	19
Baumwolle	153	—	8	45	43

2. Bestand der italienischen Handelsflotte Ende 1930.

Nach einer von der Generaldirektion der italienischen Handelsmarine veröffentlichten Statistik über die italienische Handelsflotte läßt sich die Bedeutung der ligurischen Häfen für die Seeschiffahrt und den Außenhandel Italiens klar erkennen:

	Segelschiffe		Heimathäfen für Segelschiffe mit Hilfsmotor		Dampfer		Motorschiffe	
Häfen	Stück	Netto-RT.	St.	Netto-RT.	St.	Netto-RT.	St.	Netto-RT.
Genua	41	14 658	6	2 285	374	1 014 310	34	96 154
Savona	9	1 920	5	1 316	11	28 847	1	1 336
Livorno	23	2 615	3	427	10	5 444	—	—
Neapel	7	1 102	—	—	46	62 271	9	11 279
Venedig	—	—	1	81	33	86 874	17	55 409
Triest	1	99	2	452	123	283 901	18	83 668
Fiume	3	261	5	519	42	64 394	9	9 449
Summe	84	20 655	22	5 080	639	1 546 041	88	257 295
Summe sämtlicher 37 ital. Häfen	316	62 492	66	13 324	793	1 682 473	111	293 663

Nach dieser Statistik verfügt die italienische Handelsflotte am Ende des Jahres 1930 nach Abzug aller Kleinfahrzeuge für Sport-, Fischerei-, Lotsenzwecke und dergleichen über einen Schiffsbestand von 2 051 952 Netto-Registertonnen, davon 1 682 473 t Dampfschiffe, 293 663 t Motorschiffe, 62 492 t Segler und 13 324 t Segler mit Hilfsmotoren. Über die Hälfte der Gesamttonnage ist in Genua registriert, nämlich 1 127 407 t, d. h. mehr als in den 35 anderen Hafenbezirken Italiens zusammen. Die 4 ligurischen Häfen Genua, Spezia, Savona und Imperia zusammen verfügen über 1 167 703 t und sind damit die Heimathäfen von 56,9 % der italienischen Handelsflotte.

3. Internationaler Güter- und Personenverkehr in einigen Haupthäfen Italiens.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß am internationalen Schiffsverkehr in den italienischen Häfen — also ohne Hafen- und Küstenschiffahrt — der im Jahre 1930 insgesamt nur 20 187 379 t erreichte, die italienische Handelsflotte einen starken Rückgang erlitten hat und sogar weniger stark beteiligt war als die ausländische Schiffahrt: 9 358 910 t nationale Flotte gegen 10 828 461 t ausländische Flotte. Das Verhältnis ist aber für die italienische Flagge noch wesentlich günstiger als vor dem Krieg: 16 422 276 t nationale Flotte gegen 15 399 606 t ausländische Flotte im Gesamtverkehr und nur 5 286 133 t nationale Flotte gegen 15 262 705 t ausländische Flotte im internationalen Verkehr vom Jahr 1913.

Genua und seine Nachbarhäfen Savona und Livorno waren am Gesamtverkehr der italienischen Häfen im Jahr 1930 mit 11 034 060 t (29,92 %), am internationalen Verkehr mit 7 994 816 t (39,60 %) beteiligt, wovon auf ausländische Flaggen 5 028 376 t (62,90 %) und auf die nationale Flagge 2 966 440 t (36,98 %) entfielen. Gerade die Hälfte des internationalen Güterverkehrs auf ausländischen Schiffen in den italienischen Häfen ging durch diese 3 Häfen. Im einzelnen verteilt sich der Verkehr auf die wichtigsten italienischen Häfen wie aus folgender Tabelle ersichtlich:

(in Millionen t) [10])

Häfen	Gesamtgüterverkehr			intern. Güterverk. im Jahr 1930		Intern. Personenverkehr i. J. 1930 1 000 Personen	
	1913	1929	1930	it. Fl.	ausl. Fl.	it. Fl.	ausl. Fl.
Genua	7,4	7,9	7,1	2,1	3,2	64,5	34,2
Savona	1,8	2,0	1,9	0,4	1,1	—	—
Livorno	1,6	2,1	2,0	0,4	0,7	—	8,9
Neapel	2,4	2,2	2,2	0,6	0,7	95	14,7
Triest	3,0	3,0	2,4	0,2	0,6	4,5	9,9
Venedig	2,3	2,6	2,5	1,0	0,9	0,1	8
Fiume	2,0	0,8	0,7	0,3	0,1	0,1	—
Syrakus	0,1	0,1	0,1	0,03	0,02	31,1	8,3
Palermo	0,9	0,8	0,7	0,2	0,2	3	1,6
Brindisi	0,3	0,09	0,1	0,06	0,02	17,3	7,7
Bari	0,4	0,4	0,4	0,1	0,1	8	1,4
Cagliari	0,4	0,5	0,5	0,1	0,8	5,9	—

Wir finden also ein Überwiegen ausländischer Flaggen und einen starken Anteil der Häfen zweiten Ranges Savona und Livorno am internationalen Güterverkehr; sonst die verhältnismäßig

[10]) nach Lit. 37.

geringe Bedeutung fast aller italienischer Häfen für den internationalen Güter- und Personenverkehr.

Besonders der Außenverkehr Italiens liegt in fremden Händen. Von den rund 10 500 Schiffen mit 21 Millionen Netto-Tonnen, die im Jahr 1930 den Hafen von Genua passierten, entfielen immerhin 4500 Schiffe mit 12,5 Millionen t auf den internationalen Verkehr, ebenso 100 000 von den 170 000 Personen; in Neapel dagegen von rund 20 000 Schiffen mit 20 Millionen t nur 1 800 Schiffe mit 7,6 Millionen t und 110 000 von 1,1 Millionen Personen; in Triest von rund 34 000 Schiffen mit 10 Millionen t sogar nur 1 150 Schiffe mit 1,6 Millionen t und nur 14 000 von über 2,3 Millionen Personen. In den italienischen Hafenstatistiken tritt diese für die Beurteilung der italienischen Häfen und ihrer Bedeutung für den Weltverkehr wesentliche Unterscheidung nicht immer deutlich zutage.

Der Rückgang des Güterverkehrs in den italienischen Häfen während den letzten Jahren zeigt sich auch in der wachsenden Zahl stilliegender italienischer Schiffe. Nach den monatlichen Veröffentlichungen des statistischen Zentralamtes ist diese Tonnenzahl von 133 512 im Januar 1930, auf 575 775 im September 1930 gestiegen und hat nach leichter Besserung im Januar 1931 die Rekordziffer von 589 081 erreicht.

Im Hafen von Genua, dem Heimathafen der meisten italienischen Schiffe, lag im Jahr 1930 eine Tonnage von 84 540 und im Jahr 1931 von 388 295 still, weshalb die italienische Presse der Öffentlichkeit immer wieder die Bevorzugung der nationalen Flagge durch italienische Verlader predigt.

4. Der Personenverkehr in den Haupthäfen Italiens (s. S. 75).

Mit 2,3 Millionen Personen steht Triest an 1. Stelle der italienischen Personenhäfen, dann folgt Neapel mit über 1 Million, Fiume mit 340 000, Genua, Palermo und Civitavecchia mit je 160 000, endlich Venedig mit 82 000, Syrakus mit 51 000, Ancona mit 34 000, Brindisi mit 30 000 und die weniger bedeutenderen wie Livorno, Cagliari, Bari und Messina, wenn wir bei letzgenannter von dem Fährbootverkehr absehen.

Seit 1913 hat sich nur der Personenverkehr in Neapel, Civitavecchia, Ancona und Bari besser entwickelt, während er in sämtlichen anderen Häfen einen zum Teil sehr starken Rückgang erlitten hat. Triest und Neapel sind Ausgangshäfen für eine bedeutende Küstenschiffahrt. Sonst haben sie wie Genua, Syrakus, Brindisi und Bari starken internationalen Personenverkehr. Die schnellste Verbindung von Deutschland und England nach Süd- und Ostasien wie Australien fährt mit der Bahn Genua, Brindisi, Neapel oder Marseille und von dort zu Schiff durch den Suezkanal.

V. Genua als Mittelmeerhafen.

Genua kämpft vor allem mit Marseille um die Vormachtstellung im Mittelmeer. Heute hat es nach italienischer Auffassung und Statistiken seinen hartnäckigen Nebenbuhler übertroffen: (in 1000 t)

	1928	1929	1930	1931
Genua	7 597	7 779	7 649	7 336
Marseille	8 673	8 422	7 928	7 107

Die ehemalige Beherrscherin des Mittelmeer hat nicht nur ihre frühere Stellung zurückerobert, sondern sie hat auch unter den ersten Welthäfen sich einen bedeutenden Platz verschafft. Die Anerkennung dieser Leistung ist umso mehr zu schätzen, da der Hafen von Genua trotz fortwährender Vergrößerungen immer zu klein im Vergleich zu seinem stark vermehrten Verkehr ist. Marseille hat nicht so reiche Beziehungen zu allen Ländern wie Genua, es hat die Verbindung nach dem Westen stark vernachlässigt zu Gunsten derjennigen nach Osten und der afrikanischen Gegenküste. Den Verkehr mit den beiden Amerika vermitteln die nordfranzösischen Häfen Cherbourg, Rouen, Le Havre und Antwerpen. Das mit guten Binnenwasserstraßen versehene Hinterland von Rouen, Le Havre und Antwerpen reicht nach Burgund hinein und läßt Marseille nur ein relativ kleines Hinterland. Erneute Versuche, die Schweiz für den Marseiller Handel zu gewinnen, scheiterten. Antwerpen, Rotterdam und Genua waren hier nicht zu verdrängen; auch im Personenverkehr nach dem Südosten fand es Nebenbuhler in Genua und Brindisi.

Marseille ist das einzige bedeutende Tor Frankreichs am Mittelmeer; Handel und Industrie geben ihm eine führende Stellung; viel wird zu seiner Entwicklung getan. Die Verwirklichung des vor Jahren einmal aufgetauchten Gedankens eines „Zwei-Meer-Kanals“ [11]) durch Südfrankreich, welcher neuerdings wieder lebhaft in der französischen Presse erörtert wird, wäre für Marseille bedeutend. Es soll ein Kanal von 400 km Länge gebaut werden, welcher den riesigen Umweg um Spanien herum und den Wasserweg vom Atlantischen Ozean zur südfranzösischen Küste um 1 900 km verkürzen würde. Wichtig scheint den Franzosen der militärische Nutzen dabei zu sein: die Möglichkeit der Vereinigung ihrer atlantischen und ihrer Mittelmeerflotte in kürzester Zeit. Der geplante Kanal, welcher mit 13,5 m Tiefgang westlich von Bordeaux der Garonne entlang bis Toulouse, dann durch das 148 m hohe Gebirge von Villefranche nach Narbonne am Mittelmeer

[11]) Vgl. Kölnische Illustrierte Zeitung, 7. Jahrgang Nr. 5 vom 30. Januar 1932.

führen soll, verkürzt die Fahrt zwischen den Kriegshäfen Brest und Toulon von 3 000 km auf 1 100 km.

Der Kanalplan Marseille—Ulm, der auf dem 3. Rhônekongreß in Genf im Juli 1929 erörtert wurde, sieht einen allerdings wenig ernst zu nehmenden Plan eines Schiffahrtskanals von Marseille bis Ulm unter Benutzung des Rhônekanals, Genfer See, Neuenburger, Bieler- und Bodensee vor, d. h. die Herstellung einer 332 km langen Wasserstraße zum Vorteil des Hafens von Marseille.

Mit der Verwirklichung dieser völlig überspannten Pläne würde der Verkehr der Nordseehäfen und des Hafens von Genua stark beeinträchtigt. Nur durch den Ausbau des Bahnnetzes nach dem Hinterland kann Genua dieser wohl nicht ernst zu nehmenden Gefahr rechtzeitig begegnen. Um Genuas Verkehr die Getreide-, Ölsamen- und Weinfrachten nach der Schweiz zu sichern, sind Züge für den Schnellverkehr das einzige und beste Mittel.

Genua hat einen stetigen langsamen Anstieg im Gesamtverkehr von Jahr zu Jahr zu verzeichnen, während Marseille wegen der starken Abhängigkeit vom Überseehandel großen Schwankungen unterworfen ist. Gegenüber den anderen einst bedeutenden Mittelmeerhäfen Venedig, Fiume, Triest, nimmt Genua eine sehr bevorzugte Stellung ein. Genua, Fiume, Triest, Venedig sind Häfen, die zeigen, wie ungünstig politische, wirtschaftliche und Verkehrsverschiebungen auf die Seegeltung eines Hafens wirken können. Genua ist seit der Vollendung der Gotthard- und Simplonbahn der empfindlichste Mitbewerber für seinen Nachbarhafen Marseille geworden. Als Österreich im Jahr 1866 seinen wichtigsten Hafen Venedig an Italien abtreten mußte, vervollkommnete es unter ungeheueren Kosten Triest, das rasch die meisten Handelsbeziehungen von Venedig übernahm und der Hauptstapelplatz an der Adria wurde. Aber Triest erhielt einen Nebenbuhler in Fiume, dem nicht allzuweit entfernten Eingangstor des immer mehr nach politischer und wirtschaftlicher Selbständigkeit strebenden Königreichs Ungarn. Seit beide Küstenplätze durch den Weltkrieg an Italien gekommen sind, hat die neue adriatische Seemacht Südslavien den unmittelbir an Fiume angrenzenden Konkurrenzhafen Susak ausgebaut, während Fiume infolge der Verkümmerung seines Hinterlandes fast zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken ist. Für drei der gleichen Staatshoheit unterstehende benachbarte Haupthäfen ist die Adria eben zu klein.

In den letzten Jahren vor dem Krieg nahm Triest den 11. Platz unter den Welthäfen Europas ein, den 8. unter denen von Mitteleuropa nach Antwerpen, Hamburg, Rotterdam, Marseille, Genua, Bremen, Le Havre. Der Rückgang der Einfuhr zur See ist bei Triest nach dem Krieg auf die stark verminderte Getreideankunft

aus Amerika und Australien zurückzuführen, weil Österreich sich jetzt mehr der nordeuropäischen Häfen bedient.

Trotzdem Triest und Fiume am Innenwinkel eines Nebenmeers heute Häfen ohne nationales Hinterland sind, hat Triest doch den größten Personenverkehr unter den Häfen Italiens (s. S. 75).

Durch den Suezkanal hat Genua Weltbedeutung erlangt; aber nicht allein seine Lage zum Meer hin war für diesen Aufschwung bestimmend. Seitdem sich in der Weltwirtschaft der direkte Güterverkehr zwischen Herkunfts- und Bestimmungsland immer mehr entwickelt hat, spielt die Weltverkehrslage eine untergeordnete Rolle. Wichtiger sind die ökonomischen Beziehungen zum Hinterland. In ihm ruhen die Quellen des Wirtschaftslebens, von deren Ergiebigkeit der Handelsverkehr mit anderen Wirtschaftsgebieten der Welt abhängig ist. Genua liegt in dieser Beziehung besonders günstig, da es als Hinterland agrarische wie industrielle Gebiete besitzt. Mit einem wirtschaftlich so gut erschlossenen Hinterland, den ständigen Ausbauten und Erweiterungen der Hafenanlagen zur Befriedigung neuzeitlicher Verkehrsbedürfnisse, der geplanten Bahn einer „Direttissima Genova-Milano", der Stilfserjochbahn und der „Camionale", dürfte die Vormachtstellung Genuas im Mittelmeer wenigstens für die nächste Zukunft gesichert sein.

Die italienische Presse verfolgt den zunehmenden Konkurrenzkampf mit großer Wachsamkeit; das beweisen die ständigen Auseinandersetzungen über die weitere Ausgestaltung des Hafens und ganz besonders über den Bau der „Camionale". Es fehlt aber auch nicht an pessimistischen Stimmen, die mit einem gewissen Unbehagen auf die rasche Entwicklung Hamburgs und Marseilles hinweisen. Insbesondere Hamburg, das eine Zeitlang mit Triest im Tarifkampf stand, und heute wieder steht, vermochte einen großen Teil der europäischen Ausfuhr nach Singapor, Hongkong, Kobe und Brasilien an sich zu ziehen, und zwar Waren, die früher unter günstigeren Bedingungen über Genua geleitet wurden. Auch Marseille macht gegenwärtig ganz gewaltige Anstrengungen, um den Kampf mit seinem Mittelmeernachbar erfolgreich zu bestehen. So wurden im Jahr 1928 größere Silos errichtet, um den Getreideverkehr anzuziehen, der bis jetzt vornehmlich über Genua ging, weil hier neuere Anlagen zur Verfügung stehen. Aber auch der Rhein und nicht zuletzt die Rhône, zu deren Schiffbarmachung großartige Kanalisationspläne bestehen, werden zu immer größeren Konkurrenten. Wenn für die nächste Zukunft auch keine Besorgnis am Platze ist, so wird man doch gut tun, sich in Italien in bezug auf die Entwicklung Genuas, des am stärksten ausgebauten Hafens Italiens, nicht allzu großen Illusionen hinzugeben, da sich die natürlichen Verhältnisse eher zu dessen Ungunsten auswirken. Italien genügt es nicht, daß Genua nun der wichtigste

Hafen des Mittelmeers geworden ist; er soll auch der Anlage nach der größte werden. Marchini faßt in seinem Lobgesang über „Genova, La Dominante del Mediterraneo" die Taten der Genueser folgendermaßen zusammen:

„Die alten Genueser schufen das Kolonialreich von Genua;
Kolumbus hat den neuen Erdteil entdeckt;
Doria sicherte die Republik;
Mazzini schuf die Revolution. —
Die heutigen Genuesen machten Genua
zur Beherrscherin des Mittelmeers!"

VI. Ausbau des Hafens von Genua, seine Förderung seitens der italienischen Regierung und seine künftige Entwicklung.

Die vom „Consorzio Autonomo del Porto" im Einvernehmen mit der italienischen Regierung zur Förderung der Stellung Genuas als Hauptumschlagplatz des Mittelmeers vorgesehenen großzügigen Hafenerweiterungsanlagen haben seit dem Krieg beachtliche Fortschritte erzielt:

Am 15. September 1923 wurde dem Konsortium von der italienischen Regierung ein Vorschuß von 160 Millionen Lire geleistet, welcher mit dem königlichen Dekret vom 6. November 1924 auf 200 Millionen erhöht wurde; am 3. Januar 1926 fügte man noch 9 280 000 Lire hinzu.

274 Millionen Lire wurden in den Jahren 1923—1929 ausgegeben für die Vervollständigung des „Bacino Vittorio Emanuele III." mit den entsprechenden Eisenbahneinrichtungen, für den Scirocco-Damm, für die großen Dockanlagen, für die Elektrifizierung der Eisenbahn und für die neuen Gleisanlagen im „Molo vecchio".

Das neue großartige Hafenbecken „Bacino Benito Mussolini", welches mit all seinen Dämmen, Zwischendocks und Buhnen zunächst fertig gestellt werden soll, umfaßt die Verlängerung „Molo Principe Umberto" bis zum Polcevera und beträgt 3 400 m, sowie den Unterwasserdamm „Molo sottofluto" am linken Ufer der Polcevera mit 800 m Länge (100 Millionen Lire).

Mit der Abtragung des Hügels San Benigno, der bisher hinter dem Leuchtturm den malerischen westlichen Hafenabschluß gebildet hatte, wird eine 40 m breite Straße für die Verbindung zwischen Genua und Sampierdarena geschaffen, welche den Verkehr wesentlich erleichtern soll, der sich bisher im Süden des Vorge-

birges abspielt. Zu diesem Zwecke wird auf einer Strecke von 1 km landeinwärts der ganze mehrfach durchtunnelte Bergrücken weggesprengt; die Arbeiten waren 1932 mitten im Gange. Das dabei gewonnene Steinmaterial findet bei den Hafenbauarbeiten Verwendung. Dadurch soll nicht nur das lästige Hindernis, welches die Verbindung zwischen dem alten und neuen Hafen stark hemmte, verschwinden, sondern es wird gleichzeitig auch Platz geschaffen zur Anlage von Fabriken, für Handelsgebäude, Magazine, Eisenbahneinrichtungen, alles Werke, welche der Entwicklung und dem regen Wirtschaftsleben des Hafens dienen.

Mit dieser 40 m breiten Verbindungsstraße hat bereits eine energische Inangriffnahme der Vorarbeiten des bestehenden Planes einer Lastautostraße Genua—Mailand—Turin eingesetzt, denn an die Stelle des Berges soll die Einfahrt in diese Straße, sowie später der Industriehafen gelegt werden (s. unten).

Es bestehen dauernd große Bestrebungen, der mangelhaften Verbindung des Hafens mit seinem Hinterland, der Lombardei, der Emilia, Piemont, der Brenner- und der künftigen Stilfserjochlinie durch Erbauung eines weiteren Apennintunnels für die neue Linie Genua—Mailand, sowie die Erbauung neuer Eisenbahnverbindungen Genua—Borgotaro und Genua—Piacenza zwecks Beschleunigung des Güterverkehrs abzuhelfen. Die Annahme des für die weitere Entwicklung des Hafens wesentlichen Planes einer neuen „Direttissima Genova—Milano" durch die italienische Regierung dürfte kaum mehr zweifelhaft sein.

Unabhängig davon hat die italienische Regierung im Einvernehmen mit den beteiligten Stellen der Provinzen nunmehr einen weiteren Plan ausgearbeitet: die Stellung des Hafens von Genua als Hauptknotenpunkt des Verkehrs am Mittelmeer durch den Bau einer nur für den Lastkraftwagenverkehr bestimmten Autostraße, „Camionale" Genua—Mailand zu fördern. Große Anhänger-Lastkraftwagen haben trotz der angesichts des Apenninriegels wenig günstigen Straßenverbindungen im zunehmendem Maße für die Landwirtschaft, die Industrie und den Handel des Hinterlandes sich als ein besonders rasch und wirtschaftlich arbeitendes Verkehrsmittel erwiesen. Die Geschäftshäuser des Hinterlandes könnten dadurch unter Verzicht auf kostspielige große Warenlager ihren Bedarf jeweils innerhalb einiger Stunden unmittelbar bei den großen Überseedepots des Hafens decken. Die „Camionale" soll hauptsächlich auch der Verstopfung des Hafens durch die leer einlaufenden Güterwagen Abhilfe schaffen.

Das Unternehmen sieht die Durchführung des Baues der Autostraße Genua—Mailand mit einem Aufwand von 300 Millionen Lire bei einer Beschäftigung von 6 500 Arbeitern innerhalb zweier Jahre vor. Im Anschluß daran soll die Abzweigung nach Turin und damit

die Schaffung eines Verkehrsdreiecks der Lastautostraßen Genua—Mailand—Turin beabsichtigt sein. Die Aufnahme der Arbeiten hat am 10. Jahrestag des Marsches auf Rom, am 28. 10. 1932, erfolgt, nachdem der Ministerrat in der Sitzung vom 14. Juni 1932 auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten die Durchführung des ersten Teiles, Genua—Serravalle—Scrivia, beschlossen hatte.

Der Plan, der auf die persönliche Entschlußkraft Mussolinis zurückzuführen ist und eine der großzügigsten Unternehmen des Faschismus auf dem Gebiete der Wirtschaftsförderung und der Arbeitsbeschaffung darstellt, fand in der gesamten italienischen Presse lebhafte Erörterung. So wies u. a. der „Corriere della Sera" darauf hin, daß „mehr als die Hälfte Nord-Italiens und besonders das für die Industrie und Handel Italiens wichtigste Gebiet, der vom Verkehrsdreieck Genua—Mailand—Turin eingeschlossene Wirtschaftsraum, aus der neuen Verkehrsader Nutzen ziehen wird. Das „Giornale di Genova" betont u. a., „daß die beiden, für die italienische Wirtschaft bedeutendsten Mittelpunkte Genua und Mailand, für die Zeit des Wiederanstieges der Wirtschaft gerade auf dem Gebiete des Verkehrs, mit Bahn und Lastkraftwagen gerüstet sein müßten und daß deshalb der Durchführung des Autostraßenplanes auch die bereits vorgesehene Durchführung einer weiteren Eisenbahnlinie Genua—Mailand folgen müsse. Die „Stampa" würdigt den „ersten großzügigen Versuch einer direkten Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen", der „Corriere Mercantile" die „wesentliche Erleichterung, die der Plan für die Lage des Arbeitsmarktes bietet"; die „Tribuna" „das einzigartige Werk einer neuen Verkehrsart, mit der der Duce die gegenwärtige und zukünftige Weiterentwicklung der italienischen Wirtschaft fördern will"; der „Secolo XIX" und zahlreiche andere Blätter untersuchen die Rückwirkung auf die italienische Wirtschaft, die Fachzeitschriften wie z. B. das „Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate" löst die technischen Probleme. Die technisch schwierigste Frage ist die Überquerung des Apennin. Es ist geplant, die Straßeneinfahrt im Hafen von Genua an die Stelle der bereits im Abbruch befindlichen Kasernen San Benigno zu legen und die Autostraße unabhängig von der Staatsstraße mit einer Höchstseigung von 4 %, gegenüber 8 % der schon vorhandenen Staatsstraße und einem Kurvenradius von mindestens 100 m, gegenüber 20 m der Staatsstraße, über Sampierdarena, Rivarolo, Teglia, Bolzaneto, Serra Ricco, Busalla nach Arquata und Serravalle—Scrivia zu führen, wohin voraussichtlich die Abzweigung über Tortona nach Mailand bzw. Novi—Alessandria nach Turin gelegt werden soll. Der Podestà, Senator Broccardi von Genua,

regte ihre Weiterführung bis Zürich an und errechnete ¾ Frachtersparnis.

In der italienischen Landwirtschaft erfreut sich der Lastwagen einer großen Beliebtheit, da er namentlich in den Bergen außerordentliche Vorteile dem Verkehr gebracht hat. Es werden bis jetzt 5 % aller für den Hafen von Genua bestimmter Waren durch das Auto dahin gebracht, so daß also für die bauende Autostraße hinreichend Frachtgut vorhanden ist.

Das Straßenprojekt gewinnt um so mehr an Interesse, als von der Regierung die Anwendung einer Reihe wirtschaftlicher und technischer Neuerungen geplant ist. So soll die Bauausführung wie auch die Durchführung des Lastkraftwagenbetriebes der Staatseisenbahnverwaltung übertragen werden. Als Antrieb der Lastkraftwagen sollen Dieselmotore in Aussicht genommen sein.

Neben diesen Plänen, die dem Verkehr mit dem Hinterland dienen, liegt bereits ein Ausbauplan ungeheueren Umfanges für den zukünftigen Hafen vor, dessen Gesamtwarenumsatz in italienischen Kreisen binnen wenigen Jahren auf 11—12 Millionen t geschätzt wird, nachdem der Umsatz bis zum Jahr 1928 auf 8½ Milionen t stetig zugenommen hat. Deshalb werden fortwährend Erweiterungsbauten im Hafen getroffen, um Damm- und Landungssteg von 10 km auf 14 km auszudehnen. Der Grundriß sieht eine Aneinanderreihung von Hafenbecken längs der Westküste jenseits des Polcevera folgendermaßen vor: ein Becken, ähnlich dem „Bacino Vittorio Emanuele III.", aber beinahe von doppelter Ausdehnung; ein Industriebecken vor Sestri mit Raum für Werften, Bauten, Ausladeplätze, Binnenhäfen; ein weitläufiges Becken für Flugzeuge und die damit verbundene Industrie; von Sestri bis Voltri eine Reihe von langen, gut angelegten Dämmen mit Eisenbahnanlagen.

Durch diese ungeheuren Hafenerweiterungen rückt der Leuchtturm, der früher außerhalb des Hafenbeckens am westlichen Ende stand, mitten in das Hafenbild.

Um den größten Schiffen „Rex" und „Conte di Savoia", die über 50 000 t besitzen, die Möglichkeit des Manövrierens, Anlegens und Kielholens im Hafen zu geben, war neben anderen notwendigen, ursprünglich nicht im Bauprogramm vorgesehenen Arbeiten, eine Verlängerung des mittleren großen Trockendocks „Alle Grazie" von 220 auf 260 m geboten. Zur Erweiterung der Einfahrt in den Binnenhafen, besonders für die großen Einheiten wird der „Molo vecchio" zum Teil abgetragen. — Da die Tiefenverhältnisse das Anlegen der neuen großen Einheiten an dem für die Personenschiffe erbauten großen „Ponte dei Mille' nicht gestatten, war der Umbau des benachbarten „Ponte A. Doria" erforderlich, dessen

neuer Kai von 250 m Länge und 11 m Tiefe ausschließlich für den „Rex" und den „Conte di Savoia" bestimmt ist. Die Arbeiten zur Errichtung einer Personenempfangshalle sind im Gange; die neue Empfangshalle wird mit der neuen Hauptpersonenstation auf dem „Ponte dei Mille" durch eine Brücke verbunden sein.

Die Pläne über den Hafenausbau dürften etwas voreilig in bezug auf den unfehlbaren Fortschritt des Hafens von Genua abgefaßt sein. Wäre es geographisch nicht günstiger, den Hafen von Genua nur soweit auszubauen, daß er wirklich den Verkehr bewältigt und dann an den Ausbau von Venedig als Haupthafen Italiens zu gehen? Venedigs günstige Lage mit vollkommen neuzeitlich ausgerüstetem Hafen an einer Flußniederung wird in seiner Entwicklung zur Zeit noch durch die Poverwilderungen stark beeinträchtigt. Venedig würde durch das Kanalprojekt Genua hinterlandslos machen und Genua hätte dann nur noch die Vorteile der westlicheren Lage und des guten Hafenbeckens. Ein Ausbau des Hafens von Venedig wäre allerdings ebenfalls sehr kostspielig; hier wäre dann Triest als Sammelpunkt auch des Poverkehrs gegebenenfalls noch günstiger.

Die künftige Entwicklung und Stellung des Genueser Hafens wird davon abhängen, ob der Genueser Hafen einen noch größeren Verkehr an sich ziehen kann und sich zu einem noch größeren Welthafen entwickeln kann. Dies ist möglich, wenn

1. die Arbeits- und Produktionsleistung des Hinterlandes weiter gesteigert wird, so daß eine stärkere Verkehrsspannung entsteht;
2. der Eigenhafen Genua sich vergrößert und daher selbst starken Ein- und Abgang benötigt;
3. die Küsten- und Mittelmeerschiffahrt vergrößert würde, so daß Genua gewissermaßen sich zum Hauptumschlagplatz des Mittelmeers mit Übersee entwickeln könnte.

Wie sind nun diese Aussichten?

Zu 1. Die Arbeits- und Produktionsleistung des Hinterlandes unterliegt sehr der Konjunktur. Die Volksdichte ist schon reichlich hoch. Die an sich schon niedrigen Arbeitslöhne müßten sehr stark noch gekürzt werden, um den Wettbewerb noch mehr zu unterbieten.

Zu 2. Bei den örtlichen ungünstigen Siedlungsverhältnissen ist die weitere Besiedlung des Küstensaumes und die Vergrößerung des Hafenraumes eine Raum- und Kapitalfrage.

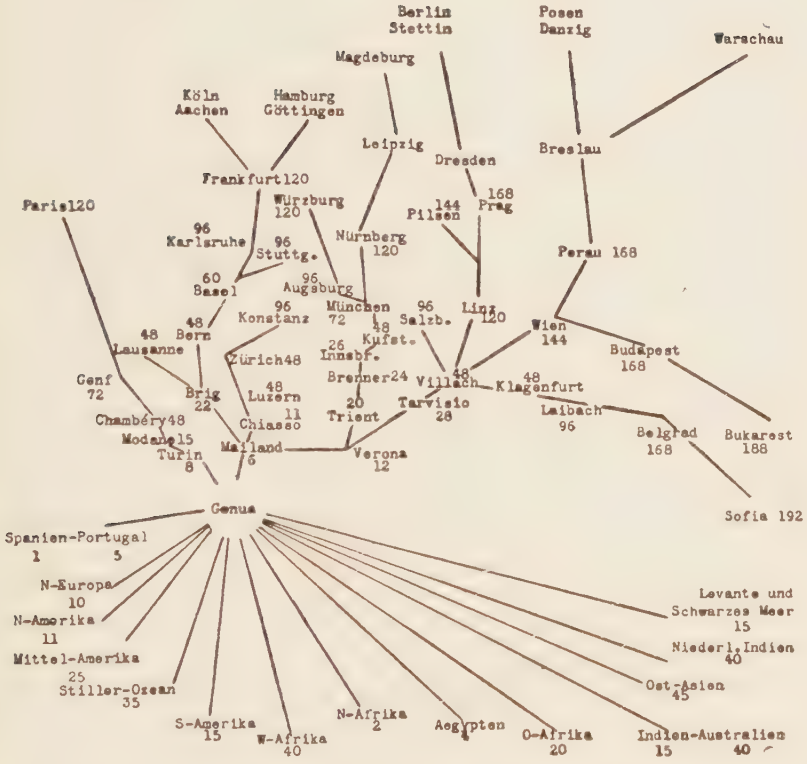
Zu 3. Das Mittelmeer hat sehr viele vorzügliche Häfen; die größten Schiffe können im Mittelmeer direkt überall hingelangen. Es ist also nicht wie z. B. im Ostseegebiet nötig,

daß die Ozeanriesen leichtern müssen. An sich lägen dann auch die Häfen von Algier und Marokko günstiger, deren Geschichte aus diesem Grunde von Besitzstreitigkeiten erfüllt ist. — Nun ist aber die Bedeutung der Suezstraße für das Mittelmeergebiet selbst sehr gering; Italiens Flagge steht an 6. Stelle nach England, Holland, Deutschland, Frankreich, Japan. Seinen Hauptverkehr besitzt der Kanal mit den Häfen des Atlantischen Ozeans. Genua muß daher besonderen Wert auf den Verkehr mit der Übersee legen. Es bestanden 1930 folgende Verbindungen:

	monatlich	14-tägig	nach Bedarf	Zus.
Mittelamerika	3	1	2	6
Nordamerika	2	11	—	13
Südamerika	3	4	—	7
	8	16	2	26

Je mehr ein Verkehr von vielen direkten Linien in sehr kurzen Zeitabständen vor sich geht, desto eher kann der Hafen von Genua den Wettbewerb aus dem Felde schlagen.

Anhang.



Der Weltschiffahrts- und Durchgangshafen Genua.

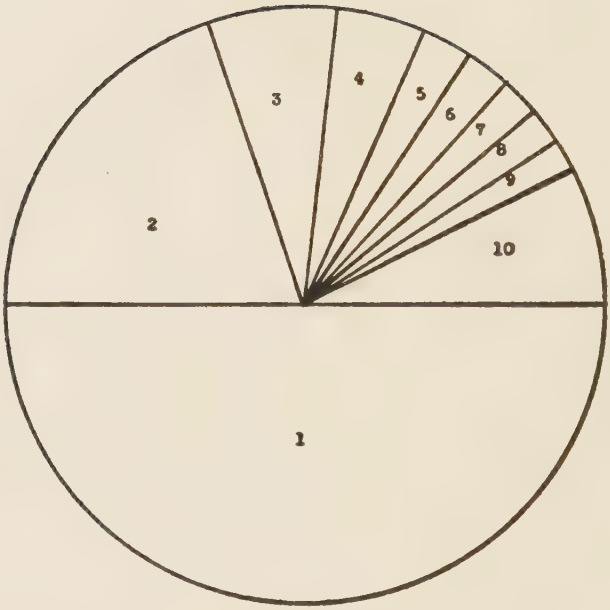
Die Zahlen des Landverkehrs geben die Dauer in Stunden, die des Seeverkehrs in Tagen des Transportes der Güter von und nach Genua an.
(Nach Luzzatti 1929.)

Gesamtseeverkehr des Hafens von Genua von 1903—1930 an Schiffen und Gütern

Jahre	Ankunft			Abgang			zusammen		
	Schiffe	1000 Netto-Reg. t	gelöschte Waren 1000 t	Schiffe	1000 Netto-Reg. t	gelöschte Waren 1000 t	Schiffe	1000 Netto-Reg. t	gelöschte Waren 1000 t
1903	6335	5742	4931	6444	5824	693	12 799	11 567	5624
04	6262	6038	4763	6254	6032	796	12 516	12 070	5560
05	6581	6514	4892	6500	6437	743	13 081	12 951	5636
06	6760	6907	5356	6721	6803	799	13 481	13 710	6155
07	6614	6830	5294	6598	6769	1003	13 212	13 598	6298
08	6573	7144	5516	6595	7174	903	13 168	14 318	6419
09	6734	7982	6154	6677	7880	936	13 411	15 862	7090
1910	6398	7690	6059	6400	7696	991	12 798	15 386	7050
11	6139	7547	6041	6133	7533	1135	12 272	15 080	7176
12	5879	7252	6194	5834	7227	1171	11 713	14 479	7365
13	5840	7352	6215	5829	7343	1212	11 669	14 696	7427
14	5580	7127	5931	5444	6921	1084	11 024	14 048	7014
15	5145	6265	6550	5065	6169	908	10 210	12 435	7458
16	4337	5524	6865	4398	5573	808	8 735	11 098	7673
17	3031	4753	5078	3119	4611	422	6 150	9 364	5501
18	3967	5683	4553	3820	5445	304	7 787	11 129	4856
19	3336	4289	5205	3270	4188	434	6 606	8 477	5648
1920	3660	4458	4416	3579	4357	600	7 239	8 815	5016
21	3502	5126	4324	3502	5026	442	7 004	10 152	4766
22	3792	6210	4968	3780	6081	486	7 572	12 292	5454
23	4363	6994	5750	4428	7021	651	8 791	14 015	6401
24	4879	7996	6615	4728	7796	840	9 607	17 752	7455
25	5060	8560	6770	5165	8596	1478	10 225	17 157	8249
26	5058	8982	6192	5185	8946	1495	10 243	17 929	7687
27	5241	9595	6272	5222	9466	1478	10 463	19 061	7751
28	5445	10590	7172	5469	10466	1500	10 914	21 056	8673
29	5505	10540	6832	5482	10420	1590	10 987	20 961	8422
1930	5317	10628	6241	5234	10412	1409	10 551	21 039	7649

Eingelaufene Schiffe von 1906-1930
Schiffe
t
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
10500
9500
8500
7500
6500
5500
4500
3500
2500
1500
R.-Tonnengehalt
Zahl der Schiffe

Seewärtiger Güterverkehr von 1906-1930
1000 t
8500
7500
6500
5500
4500
3500
2500
1500
500
Gesamtverkehr
Ankunft
Abgang



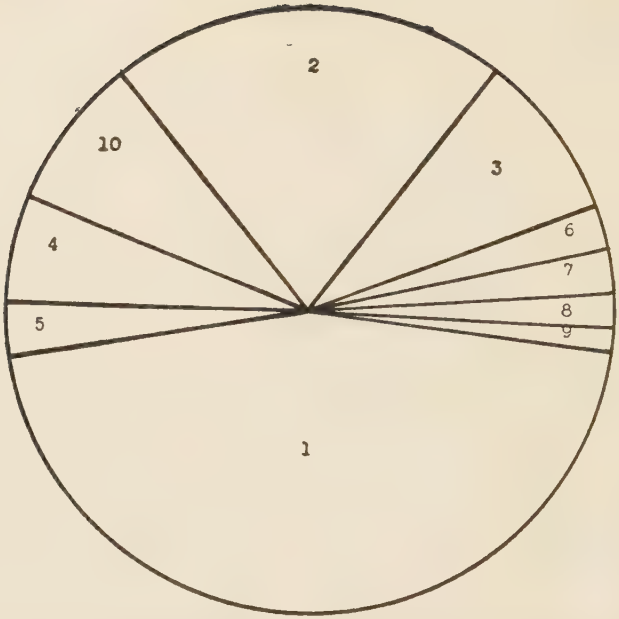
Durchschnittliche Jahreseinfuhr (1925—1931) des Hafens von Genua nach Herkunftsländern
in 1000 t gelöschter Waren

1.	Italien	3 234 t	50,00 %
2.	England	1 288 t	19,95 %
3.	Spanien	455 t	7,04 %
4.	Griechenland	319 t	4,98 %
5.	Deutschland	177 t	2,76 %
6.	Frankreich	166 t	2,55 %
7.	N-Amerika	156 t	2,43 %
8.	Norwegen	136 t	2,16 %
9.	Holland	133 t	2,05 %
10.	Andere Länder	394 t	6,08 %
	Summe	6 458 t	100,00 %

Gesamtseeverkehr des Hafens von Genua im Jahre 1930 an Schiffen und Gütern

Flotten	Ankunft			Abgang			zusammen			
	Schiffe	1000 Netto-Reg. t	Waren in 1000 t	Schiffe	1000 Netto-Reg. t	Waren in 1000 t	Schiffe	1000 Netto-Reg. t	Waren in 1000 t	% Waren
Italien	3540	5736	2871	3471	5574	687	7011	11310	3558	49,83
England	432	1028	1346	428	1017	24	860	2045	1640	19,18
Spanien	116	289	381	116	293	32	232	582	413	5,78
Frankreich	126	424	79	129	434	19	255	858	97	1,36
Deutschland	236	790	159	236	763	28	472	1553	187	2,62
Griechenland	123	283	559	114	262	2	237	546	561	7,86
Holland	250	995	148	246	997	46	496	1992	194	2,72
N-Amerika	106	455	132	106	457	30	212	912	162	2,27
Norwegen	128	175	127	134	181	12	262	355	139	1,95
Dänemark	55	86	42	51	72	4	106	158	47	0,66
Schweden	71	94	85	71	91	4	142	184	89	1,24
Belgien	24	45	45	23	43	—	47	89	45	0,63
Japan	12	52	5	12	52	3	24	105	8	0,11
Jugoslawien	24	58	124	24	54	—	48	111	124	1,73
Rußland	26	51	24	25	49	7	51	100	31	0,44
Finnland	17	19	22	17	19	1	34	39	23	0,33
Rumänien	15	28	53	15	28	—	30	55	53	0,74
And. Flotten	16	20	39	16	25	1	32	45	39	0,55
Summe	5317	10628	6241	5234	10411	900	10551	21039	7141	100,00
									+508	
									7649	

Die Vorräte an Bunkers (Kohle und Naphta) belaufen sich auf 508486 t.



Herkunft der angekommenen Waren (1930) aus einigen daran beteiligten Heimatländern der Schiffe in 1000 Tonnen.

1.	Italien	2 870	46,00 %
2.	England	1 345	21,55 %
3.	Griechenland	559	8,96 %
4.	Spanien	381	6,21 %
5.	Deutschland	159	2,54 %
6.	Holland	147	2,36 %
7.	Nord-Amerika	131	2,10 %
8.	Norwegen	127	2,03 %
9.	Frankreich	78	1,20 %
10.	Andere Länder	439	7,04 %
	Summe	6 240	100,00 %

Die seewärtige Einfuhr der einzelnen Güter in 1000 t (s. S. 22)

	1920—1930	1930
Steinkohle	2 861	2 728
Getreide	1 380	1 122
Baumwolle	167	153
Felle, Häute, Leder	24	25
Übertrag	4 432	4 028

Übertrag	4 432	4 028
Wolle	33	42
Kaffee	31	31
Metalle	266	322
Holz	107	141
Mineralöle	238	351
Ölsamen	153	117
Olivenöl	—	69
Palmenöl	—	16
Salz	—	135
Gefrierfleisch	—	40
Fischkonserven	—	35
Wein und Likör	—	37
Baumaterial	—	131
Jute	21	22
Gummi	9	19
Zellulose	—	58
Phosphat	—	187
Andere Waren	—	459
Summe	5 290	6 240

Genuas Massengütereinfuhr im Jahre 1930
nach Herkunftsländern

	1000 Tonnen
1. Sardinien und Sizilien	
a) Salz	125
b) Wein	29
c) Andere Waren	77
2. Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam	
a) Deutsche Steinkohle	269
b) Andere Waren	62
3. Hamburg und die anderen deutschen Häfen	
a) Rohmetalle	25
b) Teer und Asphalt	13
c) Steinkohle	10
d) Andere Waren	32
4. (England)-Großbritannien	
a) Steinkohle	2 081
b) Rohmetalle	42
c) Mineralöl	28
d) Andere Waren	48

	1000 Tonnen
5. Dänemark, Norwegen, Schweden, Island, Danzig, Finnland, N-Rußland	
a) Steinkohle	105
b) Zellulose	45
c) Fische	18
d) Andere Waren	18
6. Süd-Rußland	
a) Getreide	219
b) Steinkohle	127
c) Nichtmetallische Minerale	30
d) Holz	16
e) Andere Waren	17
7. Rumänien und Bulgarien	
a) Mineralöl	83
b) Getreide	50
c) Andere Waren	3
8. Afrika	
a) Phosphaterden	124
b) Holz	23
c) Pflanzenöl	86
d) Ägyptische Baumwolle	22
e) Andere Waren	67
9. Asien und Australien	
a) Ölsaaten	86
b) Rohmetalle	34
c) Indische Baumwolle	27
d) Jute	22
e) Wolle (Australien)	20
f) Gummi	15
g) Andere Waren	50
10. Kanada, Ver. Staaten, Mexiko	
a) Getreide	394
b) Steinkohle	133
c) Baumwolle	98
d) Holz	77
e) Rohmetalle	51
f) Phosphat	50
g) Mineralöl	36
h) Andere Waren	92

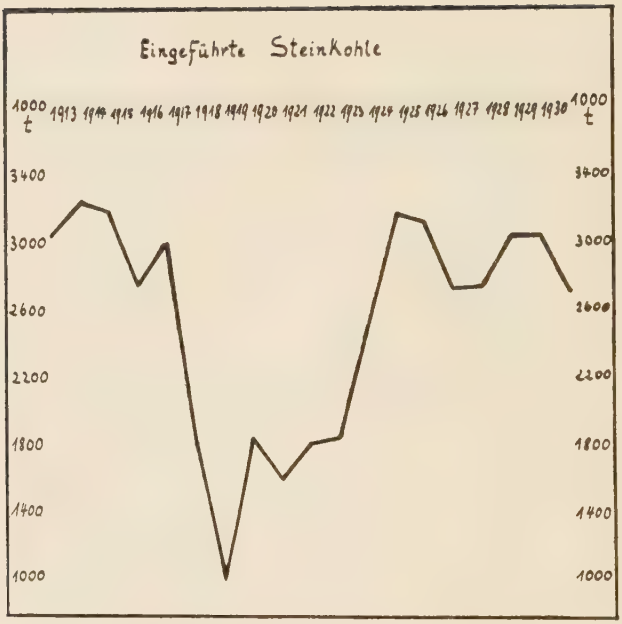
	1000 Tonnen
11. Mittelamerika	
a) Mineralöl	142
b) Andere Waren	14
12. Süd-Amerika	
a) Getreide	446
b) Gefrierfleisch	31
c) Kaffee	19
d) Salpeter	18
e) Andere Waren	95

Eingeführte Steinkohle 1913—1930

	1000 Tonnen		1000 Tonnen
1913	3 243	1922	1 876
1914	3 219	1923	2 515
1915	2 711	1924	3 214
1916	3 193	1925	3 112
1917	1 604	1926	2 715
1918	1 127	1927	2 827
1919	2 009	1928	3 068
1920	1 670	1929	3 050
1921	1 830	1930	2 729

Herkunft der Steinkohle im Jahre 1930

England	2 081 057 t
Rotterdam	268 554 t
Deutsche Häfen	10 305 t
Nordamerika	132 955 t
Rußland	127 304 t
Danzig	105 404 t
Algier	2 721 t
Belgien	301 t
Italienische Häfen	223 t
Summe	2 728 824 t

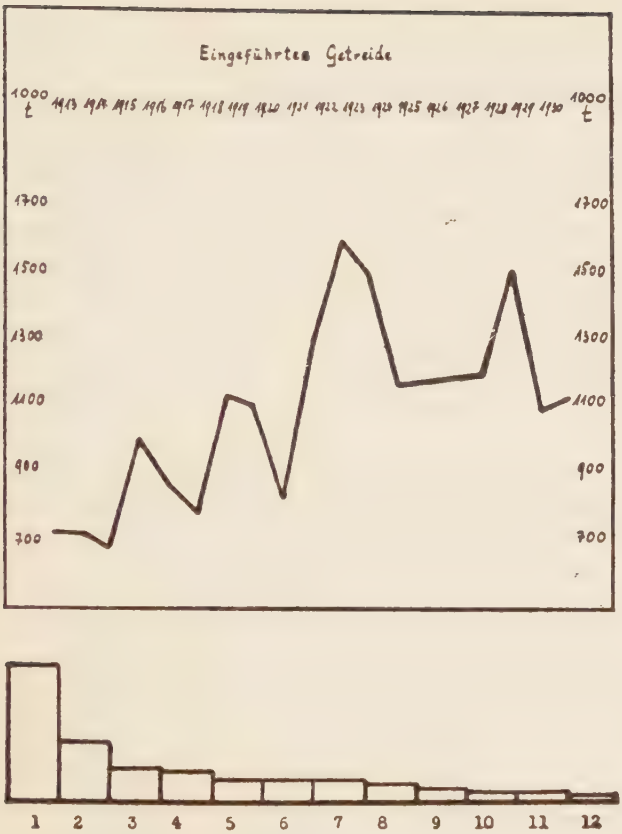


Eingeführtes Getreide 1913—1930

	1000 Tonnen		1000 Tonnen
1913	744	1922	1 637
1914	726	1923	1 491
1915	1 011	1924	1 181
1916	886	1925	1 198
1917	782	1926	1 188
1918	1 128	1927	1 219
1919	1 121	1928	1 523
1920	865	1929	1 072
1921	1 305	1930	1 122

Herkunft der Getreide im Jahre 1930

La Plata	445 664 t	Übertrag:	1 116 373 t
Ver. Staaten	141 335 t	Türkei	568 t
Kanada	252 590 t	Südafrika	504 t
Rumänien	50 229 t	Holland	498 t
Rußland	219 437 t	England	8 t
Australien	3 950 t	Ägypten	25 t
Frankreich	2 196 t	Libyen	212 t
Deutschland	640 t	Italienische Häfen	3 885 t
Marokko	270 t	Andere Länder	14 t
Algier und Tunis	62 t		
Übertrag:	1 116 373 t	Summe	1 122 087 t



500 t = 1 qmm

Seewärtige Ausfuhr der wichtigsten Waren im Genueser Güterverkehr vom Jahre 1930

1.	Lebensmittel	142 689 t
2.	Baumwolle-, Wolle und Seidenfabrikate	64 116 t
3.	Baumaterialien	33 392 t
4.	Eisen	32 622 t
5.	Maschinen	24 760 t
6.	Marmor	24 507 t
7.	Bearbeitete Metalle	24 431 t
8.	Wein und Likör	22 753 t
9.	Mineralische und Rohmetalle	17 872 t

10. Automobile	12 601 t
11. Chemische Erzeugnisse	12 570 t
12. Papier	6 506 t

Genuas Verkehr im Mittelmeer- und Schwarzmeergebiet i. J. 1930
(in 1000 t)

	Einfuhr	Ausfuhr
1. Ligurische Riviera	90	
1a. Küstenschiffahrt (allgemein)		163
2. Marseille, Cette, Port de Bouc	21	
3. Spaniens Mittelmeerhäfen	32	
4. Algerien und Tunis	118	
5. Libyen	3	
5a. Italien. Kolonien: Libyen und Somaliland		14
6. Alexandria, Port Said, Port Sudan	53	
7. Syrien und Cypern	8	
8. Smyrna u. die asiatische Türkei (Kleinasien)	4	39
9. Russische Häfen im Schwarzen Meer	10	
10. Rumänien und Bulgarien	136	
11. Europäische Türkei	10	
12. Ägäisches Meer, Saloniki, Griechenland	8	
13. Jonisches Meer und Adria	24	
14. Malta	1	
15. Sizilien	120	
16. Tyrrhenisches Meer und Neapel	102	20
17. Sardinien	111	
18. Korsika	6	

Genuas Verkehr mit Europa im Jahre 1930
(außer Mittelmeer und Schwarzes Meer)

(in t)

	Einfuhr	Ausfuhr
1. Westküste Spaniens	33 104	
2. Portugal	17 022	
3. Bordeaux, Brest, Le Havre	600	
4. England	2 199 620	38 631
5. Antwerpen	23 063	
6. Rotterdam und Amsterdam	307 695	
7. Hamburg und die andern deutschen Häfen	79 682	

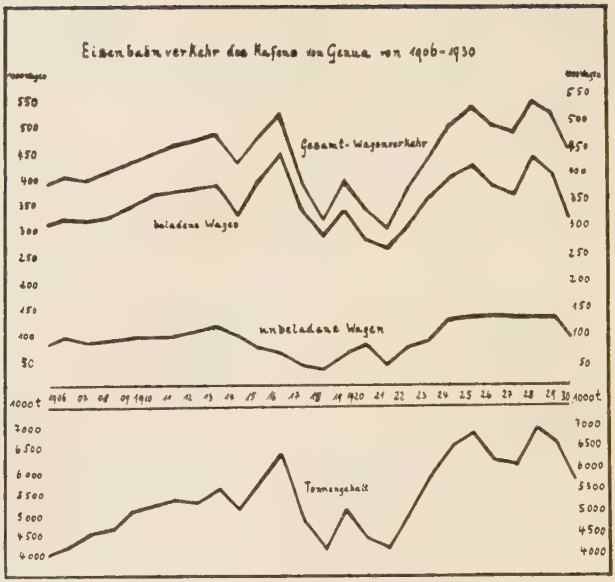
8. Dänemark	1 070	
9. Schweden, Norwegen, Island	64 630	
10. Danzig, Finnland u. die baltischen Länder	121 187	
11. Frankreich und Spanien		13 652
12. Nord-Europa		34 008

Genuas außereuropäischer Verkehr im Jahre 1930

	(in 1000 t)	
	Einfuhr	Ausfuhr
A) Afrika	157	14
B) Asien	220	77
C) Australien	32	3
D) Amerika		
I. Nord-Amerika	931	37
II. Mittel-Amerika	156	31
III. Süd-Amerika	608	135

Eisenbahnverkehr des Hafens von Genua 1906—1930

	Wagen			
	beladen	unbeladen	Gesamt-wagenverkehr	1000 Tonnen Güter
1906	319 592	80 920	400 512	4274
1907	318 792	80 754	399 546	4524
1908	320 628	87 484	408 112	4708
1909	347 842	90 121	437 963	5255
1910	356 393	93 293	449 646	5377
1911	359 614	97 399	457 013	5414
1912	361 054	103 168	464 222	5336
1913	366 637	104 622	471 259	5636
1914	326 945	98 358	425 303	5115
1915	394 195	76 051	470 082	5703
1916	444 041	67 853	511 894	6460
1917	336 222	44 786	381 088	4843
1918	279 640	35 511	315 151	4117
1919	335 717	54 028	389 745	5111
1920	273 849	62 564	336 413	4422
1921	253 469	46 342	299 811	4147
1922	300 693	66 312	367 005	4957
1923	352 469	85 421	437 890	5853
1924	389 311	106 461	495 772	6566
1925	410 948	121 623	532 571	6872
1926	372 280	120 777	493 057	6233
1927	359 133	118 454	477 587	6163
1928	421 762	119 784	541 546	6998
1929	396 980	117 343	977 610	6643
1930	311 970	97 305	449 275	5735



Seewärtige Einfuhr der wichtigsten Güter des Hafens von Genua im Jahre 1930 und deren Weiterbeförderung nach dem Hinterland

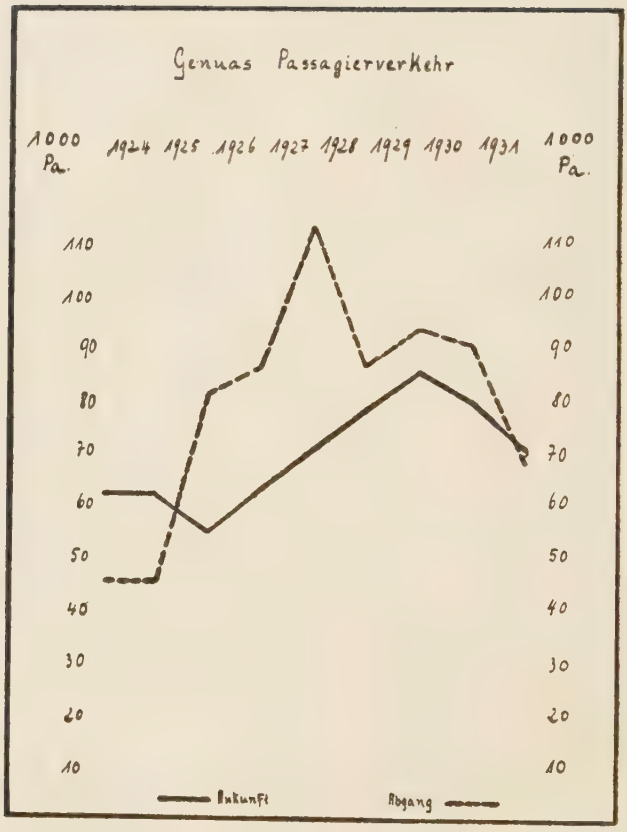
	(in t)	
	Einfuhr	Weiterbeförderung
1. Steinkohle	2 728 824	2 245 639
2. Getreide	1 122 087	1 007 684
3. Mineralöl	351 082	140 173
4. Metalle	322 288	285 712
5. Phosphaterden	187 296	153 306
6. Baumwolle	153 415	144 719
7. Holz	141 905	112 155
8. Salz	135 886	105 141
9. Sämereien	117 243	95 389
10. Pflanzenöl	86 017	80 364
11. Chemische Erzeugnisse	56 908	4 976
12. Wolle	42 467	37 635
13. Gefrierfleisch	40 162	33 056
14. Wein	36 871	14 082
15. Kaffee	31 390	2 851
16. Felle	25 523	15 745
17. Jute	22 154	19 475
18. Zucker	9 891	7 647

Güterverkehr des Hafens von Genua mit der Schweiz 1913—1930
(in 1000 t)

	von der Schweiz	nach der Schweiz	Gesamtverkehr
1913	23	115	138
1914	53	221	274
1915	40	286	326
1916	21	226	247
1917	7	67	74
1918	4	15	19
1919	12	602	614
1920	27	420	447
1921	22	152	174
1922	19	169	188
1923	30	232	262
1924	30	201	231
1925	38	174	212
1926	47	157	204
1927	50	128	178
1928	52	117	169
1929	47	130	177
1930	37	119	156

Passagierverkehr in den Haupthäfen Italiens 1913 und 1930

	Gesamtverkehr 1913	nach ital. Häfen 1930	nach fremden 1930	Gesamtverkehr 1930
1. Genua	393 170	67 505	98 741	166 246
2. Livorno	37 904	11 268	8 906	20 174
3. Civitavecchia	84 364	161 576	94	161 670
4. Neapel	939 966	1 066 708	109 760	1 176 468
5. Brindisi	38 185	3 915	25 050	28 965
6. Bari	11 971	6 245	9 488	15 733
7. Ancona	20 251	34 161	284	34 445
8. Venedig	140 622	74 006	8 137	82 143
9. Triest	—	2 291 778	14 488	2 306 266
10. Fiume	1 765 269	340 710	136	340 846
11. Messina	47 953	1 447	15	1 462
11a. Messina (Fährbootverkehr)			2 307 703	
12. Catania	11 036	1 865	1 203	3 068
13. Syrakus	56 800	11 842	39 482	51 324
14. Palermo	183 766	157 543	4 716	162 259
15. Cagliari	20 572	13 973	5 930	19 903



Jährlicher Durchschnittsverkehr von 1924—1931

Ankunft	70 000 Passagiere
Abgang	83 500 „

Verzeichnis der wichtigsten Literatur.

1. Verfasser unbekannt, Die Welt-berühmte sehr alte, schöne am Ligustischen Meer liegende Haupt-Stadt und mächtige Republik Genua; Augsburg 1865.
2. Andriani, G., Le basi geografiche e storiche della grande Genova. Estratto dell' Annuario 1925/26 del Regno Istituto Tecnico „Vittorio Emanuele III" Genova-Sampierdarena.
3. Androvic, J., Die Triester Frage in ihrem Verhältnis zu Österreich und Italien 1916.
4. Bolletino Mensile di Statistica dell' Istituto Centrale di Statistica del Regno d' Italia. Supplemento ordinario alla Gazetta ufficiale del Regno d' Italia.
5. Bolletino Statistico Mensile per la provincia di Genova 1932.
6. Bolletino Ufficiale del Consorzio autonomo del Porto di Genova. Pubblicazione Mensile: März—August 1931.
7. Bulletin Economique de la chambre de Commerce Suisse en Italie. Gênes, 1. Sept. 1929, N. 30.
8. Byé, M., Le Port de Gênes. Paris—Lyon 1927.
9. Caro, G., Genua und die Mächte am Mittelmeer 1257—1311. Halle a. S. 1895.
10. Chone, H., Die Handelsbeziehungen Kaiser Friedrich II. zu den Seestädten Venedig, Pisa, Genua (1902).
11. XV. Congresso internationale di navigazione, Venezia Sett. 1931: I grandi Porti Marittimi d' Italia. Rom 1931.
12. Consiglio Provinciale dell' Economia di Genova: Relatione sull' Andamento Economico della Provincia di Genova nell' anno 1929. Genova 1930.
13. Consorcio autonomo del Porto di Genova: Lo sviluppo ed il riordinamento del Porto di Genova; Genova 1929.
14. Dorn, A., Die Seehäfen des Weltverkehrs 1811.
15. Fischer, Th., Mittelmeerbilder 1922.
16. Formentini, U. Le origini di Genova 1926.
17. Glaesner, L., Triest und Venedig. Inst. f. Meeresk. zu Berlin.
18. Gribaudi, P., Il Porto di Genova e i trafori alpini, Rom 1910.
19. Hassert, K., Allgemeine Verkehrsgeographie II. Bd. 1931.
20. Häberlin, Frantz Domonikus, Gründliche Historisch-Politische Nachricht von der Republik Genua, den Ursachen ihres itzigen Schicksals und umständliche Beschreibung des letztern noch daurenden Aufstandes in derselben (1747). Leipzig und Hannover.
21. Hegel, C., Geschichte der Städteverfassung von Italien. Leipzig 1847.
22. Heyk, E., Genua und seine Marine im Zeitalter der Kreuzzüge (1896).
23. Hörstel, W., Die Riviera (1902), Land und Leute, Monographien zur Erdkunde.
24. Kohler, G., Il Porto di Genova ed il traffico di transito con la Svizzera. Giornale degli economisti e rivista di Statistica. April—Mai—Juni—Juli 1929.
25. Langer, O., Politische Geschichte Genuas und Pisas im 12. Jahrh. (1882).

26. Léotard, J., Le Port de Marseille (1922).
27. Longobardi, L' Italia sul Mare (1929).
28. Luzzati, G., Il Porto di Genova. Gudia ufficiale, Genova 1929.
29. Marchini, M., Genova, la domiante del Mediterraneo. Florenz 1927.
30. Maull, O., Länderkunde von Süd-Europa (1929).
31. Mecking, L., Die Seehäfen in der geographischen Forschung, Hermann Wagners Ged.Schrift 1930.
32. Movimento Complessivo Marittimo e Commerciale del Porto di Genova nel 1930 e 1931. Herausg. vom Consorzio autonomo del Porto di Genova, Sezione Statistica e commerciale.
33. Philippson, A., Das Mittelmeergebiet 1922.
34. Piccardo, B., Alcune osservazioni sui porti di Genova e Marsiglia fra di loro comparati 1927.
35. Ricci, G., I Porti e la loro funzione nella economia nationale 1926.
36. La Rivista Granaria dell' associazioni del commercio, dei cereali e semi. Genova Dez. 1929, N. 12.
37. Rivista Mensile del Touring Club italiano, Mailand: Le vie d' Italia e dell' Amerika Latina. Aug. 1927, März—Juli—Sept. 1930.
38. Rivista Nautica—Italia Navale, Rom, 15. Mai 1931.
39. Rogga, L., Notizie ed osservationi sulla funzione internationale del Porto di Genova. Genova 1929.
40. Rühl, A., Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel. Berlin 1920, Veröff. d. I. f. Meereskunde.
41. Serra, Girolamo, La storia della antica Liguria e di Genova. Turin 1834.
42. Statistische Rückblicke aus Österreich, Wien 1913. Herausg. von der K. K. Statistischen Zentralkommission.
43. Torelli, L., Dell' avenire del Commercio europeo e in modo speciale di quello degli stati italiani. Florenz 1859.
44. Ungarns Handel und Industrie. Hersg. von der Budapester Handels- und Gewerbekammer, Budapest 1927.
45. Ungarisches Statistisches Jahrbuch 1913. Herausg. vom K. K. ungarischen statistischen Zentralamt.
46. Veroggio, B., Gli ordinamenti tecnici e le vie de penetrazione dei porti concurrenti sui mercati dell' Europa centrale in confronto colle condicioni del Porto di Genova. Genova 1903.
47. Vogel, W., Die Grundlagen der Schiffahrtsstatistik, ein kritischer Beitrag zur Bewertung der Handelsflotte und des Seeverkehrs des Deutschen Reiches. Veröff. d. I. f. M. 1—4 1911, Heft 16.

Lebenslauf.

Ich, Hermann Beck, bin am 25. Januar 1906 als Sohn des 1929 verstorbenen Gottlob Beck, Postmeister, und seiner Ehefrau Anna geb. Schmid in Wiesensteig Krs. Geislingen geboren.

Im Frühjahr 1925 legte ich an der Oberrealschule in Reutlingen die Reifeprüfung ab. Dann wandte ich mich dem Studium der Naturwissenschaften, der Archäologie und Geographie zu. An den Hochschulen Darmstadt und Frankfurt und besonders an der Hochschule für Leibesübungen in Berlin widmete ich mich dem Studium der Leibesübungen und beschloß dies mit dem Staatsexamen im Frühjahr 1930 an der Landesturnanstalt in Stuttgart, worauf ich mich dann neben meiner Tätigkeit als Sportlehrer am Institut für Leibesübungen der Universität Tübingen dem Studium der Geographie widmete.

Für besondere Förderung während meines geographischen Studiums bin ich Herrn Professor Dr. C. Uhlig stets in herzlicher Dankbarkeit ergeben.